11e Année ø N° 508 — 50 Centimes — 13 Juin 1908 ø Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LE GRAND STEEPLE

LE CONCOURS DES VÉHICULES INDUSTRIELS

Le camion Berliet n° 35 dans la dernière étape. Les huit poids lourds Berliet engagés dans cette importante épreuve ont tous terminé le parcours.

(Voir pages 370 à 373.)

Publications Pierre Lafitte & C'
Je Sais Tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air • Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Élysées, et 9 Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CANADIAN PACIFIC

Campement de Chasseurs d'Elan d'Amérique ✱ Bords du Lac Kipawa ✱ Montagnes Rocheuses Canadiennes ✱ Centre réputé de Sports

Sur la ligne du CANADIAN PACIFIC RAILWAY

Pour tous les renseignements, s'adresser : Compagnie des Wagons-Lits, 5, bld des Capucines; Chos Cook & Sons, 1, place de l'Opera; Hernu Peron, 61, bld Haussmann, PARIS. Canadian Pacific Railway. 62, 65, Charing-Cross. à Londres

La Semaine Comique, par Henriot.

Le grand succès des bains de mer : Le Polo dans l'eau.

Après le Polo dans l'eau nous verrons bientôt aussi le Polo dans les airs.

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les

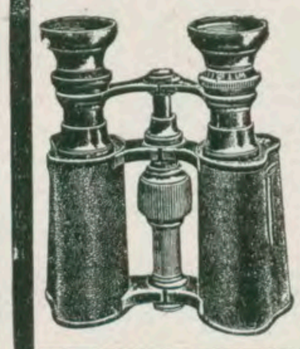
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permetttent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***

2 fr. le flacon de **100 Comprimés.** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

JUMELLES Stéréo-Prismatiques "HUET"

Adoptées officiellement par les Ministères de la Guerre et de la Marine



Nouveau modèle 8 fois

MODÈLES SPÉCIAUX

pour le Tourisme, les Sports, la Chasse, la Mer, etc.

Grande Puissance ● Champ très étendu ● Petit volume

NOUVEAUX MODÈLES ✱ NOUVEAUX PRIX

Demander le Catalogue ·

HUET & Cie, 114, rue du Temple, PARIS

En vente également : 28, bd Poissonnière et chez les bons Opticiens

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

PARFUM VIVITZ L.T. PIVER PARIS Essence. Savon. Poudre de Riz Lotion. Sachets ETC.

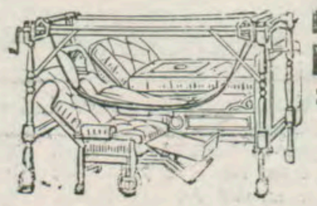
ED. PINAUD

8, PLACE VENDÔME

PARIS

PARFUM ULTRA PERSISTANT

Flirt



LIT MÉCANIQUE **DUPONT**

10, Rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

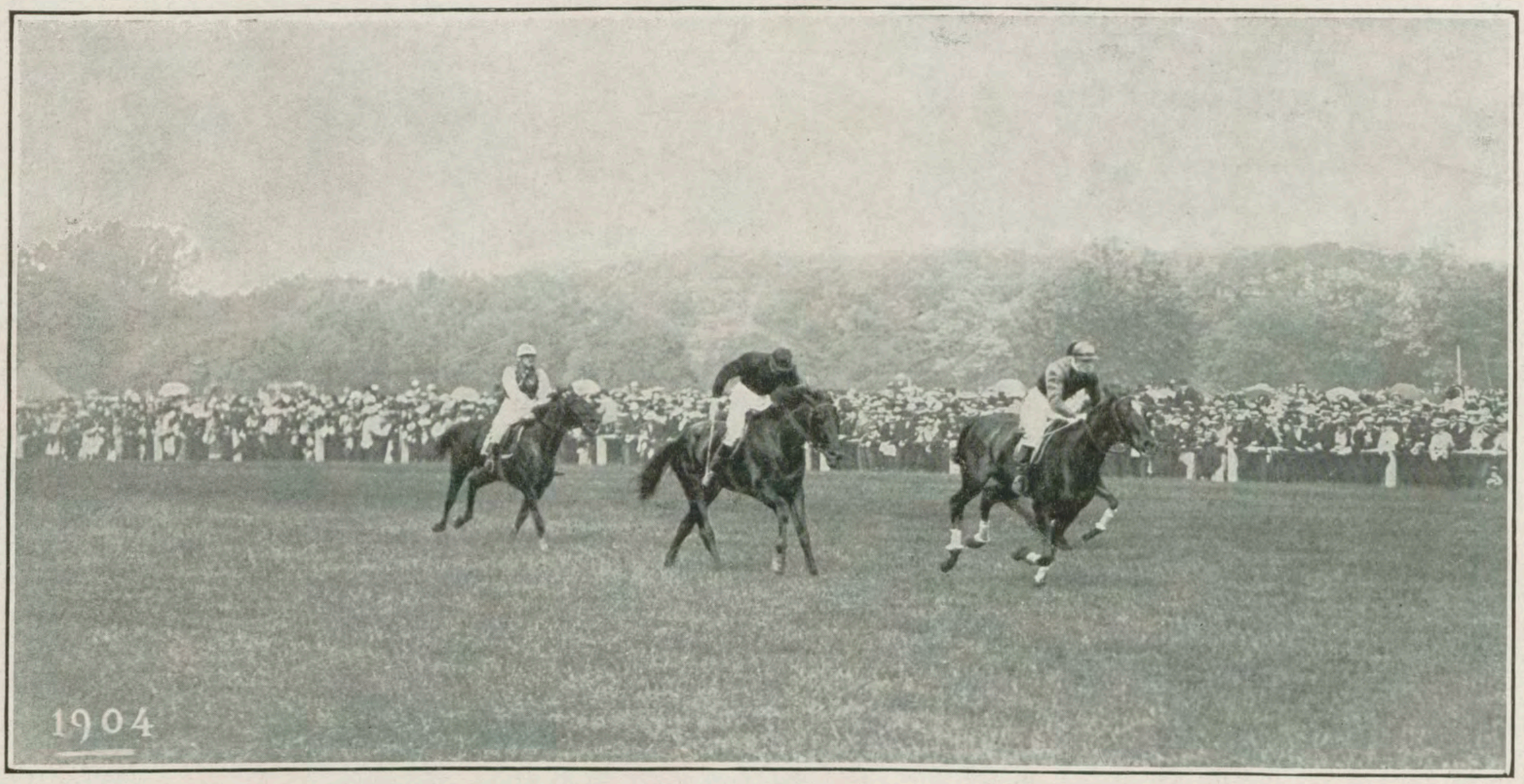
Aucune Succursale

La Vie au Grand Air

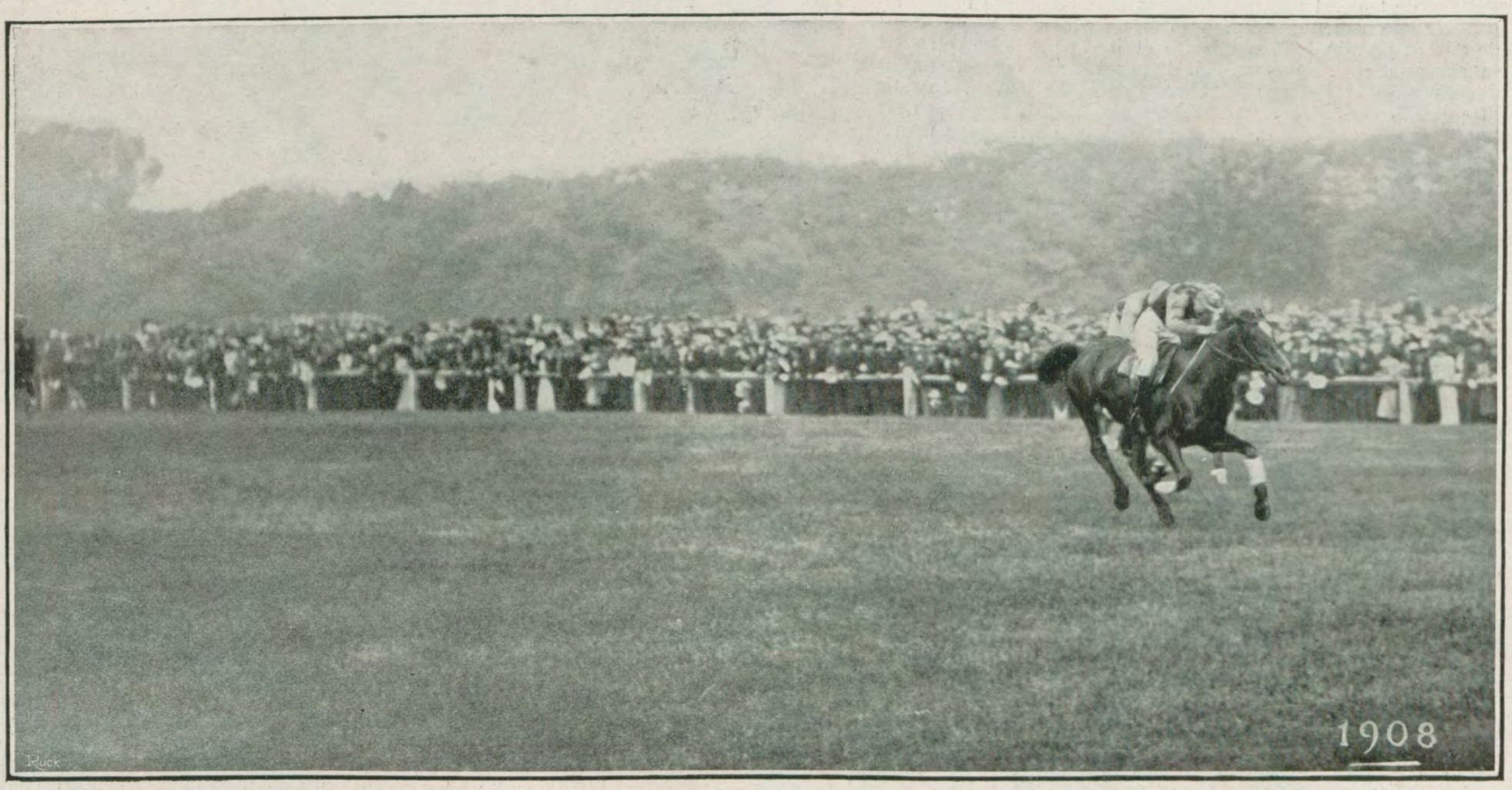
ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Juin 1908 — N° 508
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



En 1904, Dandolo, monté par Percy Woodland battait Gascon II, Spa III et Dampierre dans cet ordre.



Journaliste — Adon - II Pharaon Dandolo

LES DEUX ARRIVÉES DE DANDOLO DANS LE GRAND STEEPLE

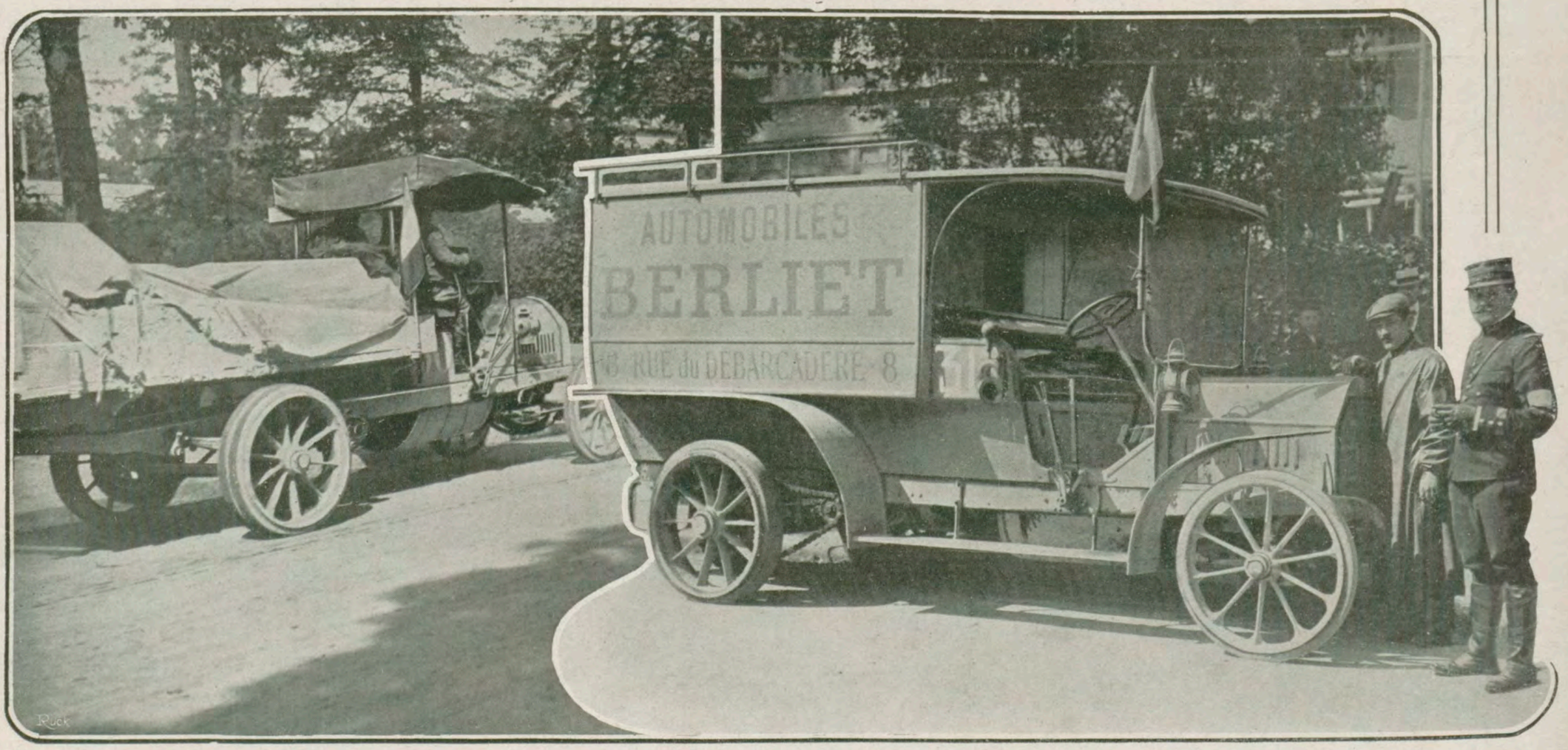
Un fait presque unique dans les annales du Steeple chasing français s'est passé dimanche dernier, à Auteuil. Dandolo, à M. Fischhof, monté par Alec Carter, qui avait remporté le Grand Steeple en 1904, à 5 ans, a triomphé cette année dans cette épreuve, à l'âge de 9 ans. Il faut, pour retrouver un fait semblable, remonter jusqu'à Wild Monarch, qui, à 7 ans et à 8 ans, a gagné cette même course, en 1878 et en 1879. Derrière lui, se classaient Pharaon et Adonis II; loin derrière, Journaliste et Bessborough.

(Voir pages 376, 377, 380.)

LE CONCOURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

Par PIERRE SOUVESTRE

Ce que fut le concours des Véhicules industriels — Ce qu'il faut en conclure — Les performances des divers engagés — La catégorie des poids lourds et des fiacres automobiles



Un camion Berliet.

Le camion Berliet n° 30 *a terminé second de la quatrième catégorie, avec le coefficient 19,66.*

Le concours des véhicules industriels s'étant achevé par le retour des véhicules y ayant pris part, à l'exception de trois, il paraît désormais démontré que l'automobile utilitaire a péremptoirement acquis son droit de cité et justifie de la régularité et de l'endurance qui sont sa raison d'être. Nous avons, dans cet ordre d'idée, sur les années précédentes, un immense progrès de réalisé. Je dois dire que là ne s'arrêtent pas les améliorations apportées tant par les constructeurs de mécanisme que par les fabricants de bandages et les fabricants de carburants. L'automobile industriel, pour prendre un développement digne de lui, doit non seulement avoir pour élément des véhicules de premier ordre ne supportant pas la critique et fournissant un service des plus réguliers, il doit aussi être amortissable à une longue échéance ; on doit enfin pouvoir établir à quelques centimes près son prix de revient au mois ou à l'année, sans avoir à risquer des surprises désagréables. A ces conditions seulement, le véhicule industriel peut obtenir quelque crédit, et surtout le conserver. Aussi est-ce avec une entière satisfaction que nous avons vu non seulement des mécanismes très au point cette année, mais aussi les roues et les bandages résistants et robustes, mais encore les carburants économiques et bien conditionnés. L'ère du poids lourd industriel s'ouvre superbement à l'issue de ce concours de mai.

Le Berliet n° 31.

Troisième de la quatrième catégorie, avec le coefficient 26,83. Véhicule portant de 1.500 à 2.000 kilos de charge utile.

Le Berliet n° 33.

Cinquième de la cinquième catégorie, ce camion appartenait à la classe des véhicules de types fort usuels et vraiment pratiques.

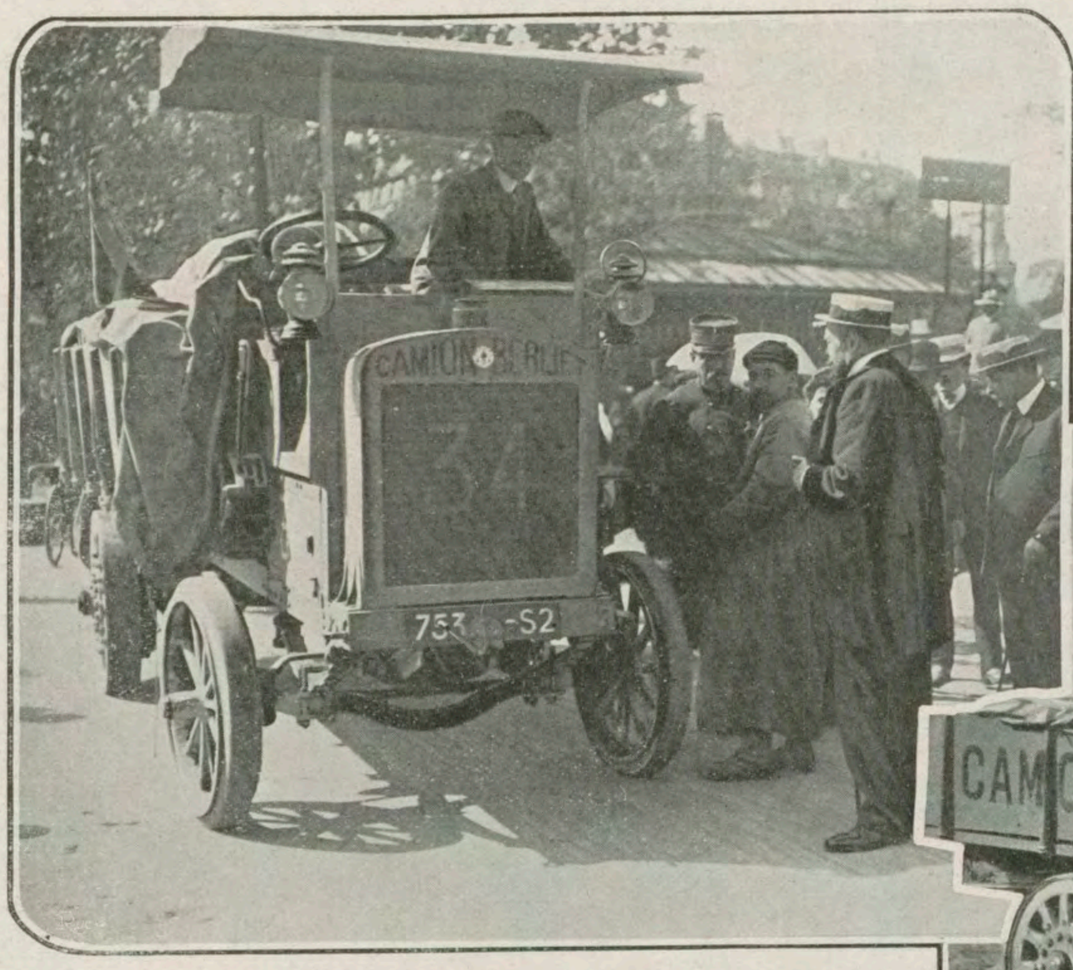
Le Berliet n° 32.

Classé quatrième de la cinquième catégorie, véhicule portant de 2.001 à 3.000 kilos.

Camions et omnibus

Ces considérations générales une fois posées pour la plus grande gloire des engins de poids lourds, nous devons présenter à nos lecteurs les types les plus intéressants de ces véhicules industriels, de ces triomphateurs d'hier. Pour rendre plus claire l'étude que nous nous proposons de faire de ces véhicules, notons d'abord

Le 4 juillet, la *Vie au Grand Air* publiera un numéro spécial consacré au Grand Prix de l'A. C. F.



Le Berliet n° 34.

Ce camion fait contrôler son arrivée à la Porte-Maillot. Quoique ne concourant plus, il a tenu à terminer le parcours.

qu'il convient de nettement partager les camions et les omnibus d'avec les fiacres, aucun classement général, en effet, ne pouvant, à notre avis, permettre d'établir un ordre de préférence entre des engins si différents par essence.

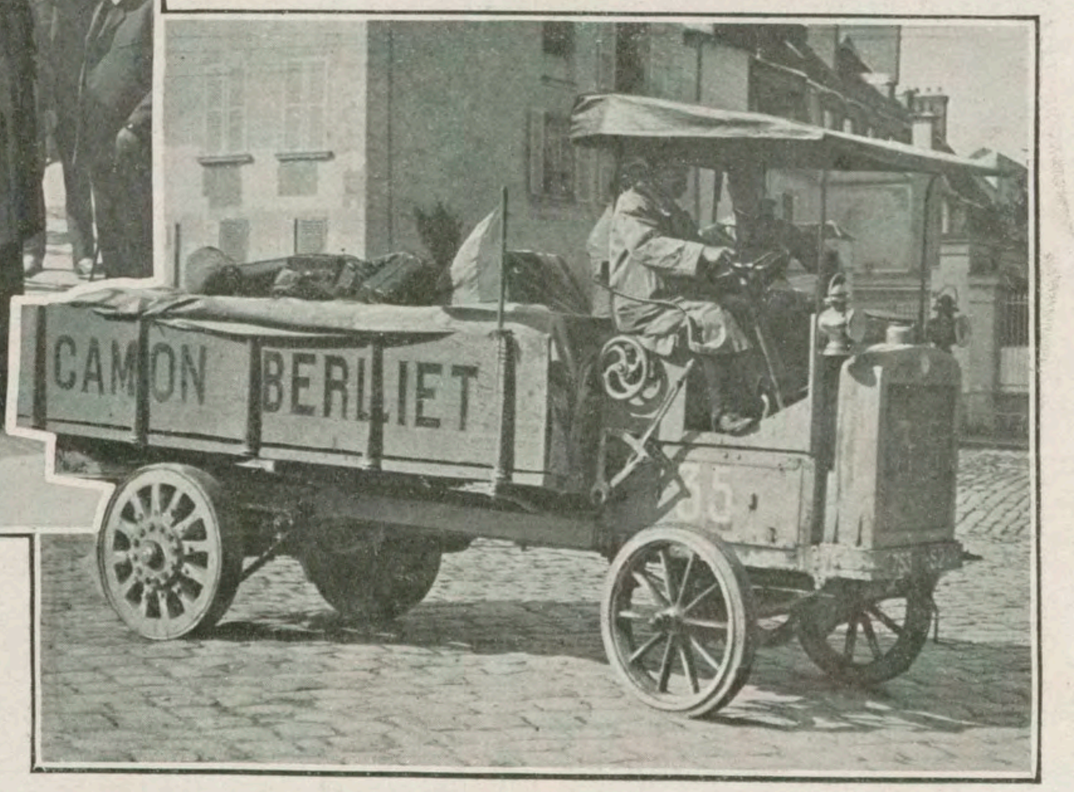
Si nous examinons le classement général des camions et des omnibus, nous trouverons, en revanche, ample matière à remarques intéressantes. A tout seigneur tout honneur, c'est à la maison Berliet que nous devrons commencer par rendre hommage. Nous trouvons en effet, sept Berliet classés sur huit véhicules engagés. Huit arrivés sur huit partis. Il nous semblerait parfaitement inutile d'insister sur la valeur documentaire que présente une pareille homogénéité de résultat et nous supposons que nos lecteurs sauront eux-mêmes en tirer les conclusions nécessaires. C'est qu'en effet la maison Berliet, en engageant dans le concours des véhicules industriels d'aussi nombreux véhicules, en risquant ainsi si largement et si courageusement les mauvaises fortunes et les hasards de la route, donnait à tous les autres constructeurs comme à tout le public une preuve péremptoire de la confiance qu'elle accordait à ses véhicules. On se fait en effet fières de ce résultat qui confirme d'éclatante façon la renommée qu'elles se sont depuis longtemps acquise.

J'ai voulu mettre Berliet en tête des véhicules dignes d'être cités à l'honneur, mais ce n'est point un ordre de préférence ou un ordre d'exclusion que j'ai voulu établir. C'est en toute sincérité que je rends aussi hommage à la très remarquable marche des Lorraine-Diétrich.

Les Lorraine-Diétrich ont pris dans le classement général les places de 15, 19, 21 et 23e ; ils font donc preuve, eux aussi, de qualités exemplaires de régularité.

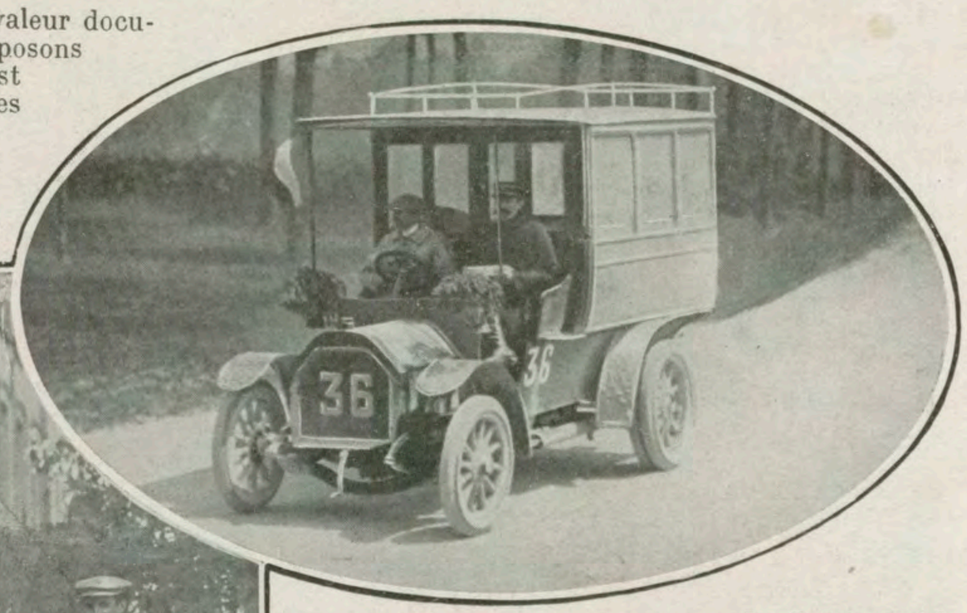
Là d'ailleurs ne s'arrêteront pas mes éloges et je n'aurai garde d'oublier les Saurer, les Panhard-Levassor, les Peugeot, et les Cohendet qui, les uns et les autres, ont fait preuve de qualités tout à fait remarquables.

Je dois aussi rendre un juste tribut d'éloge aux véhicules de Dion-Bouton, dont le petit monocylindrique, n° 9, se classe premier de



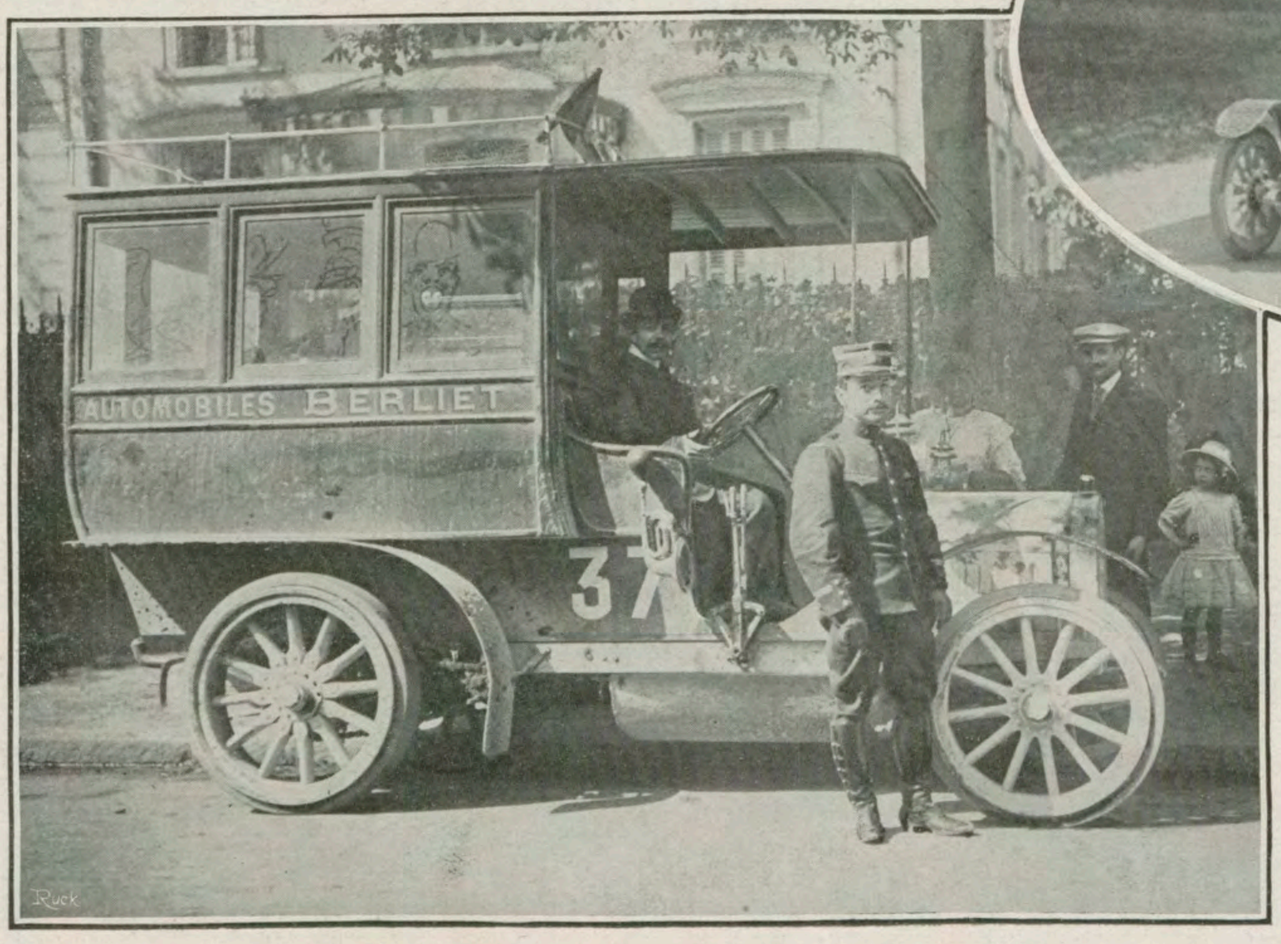
Le Berliet n° 35.

Cinquième de la sixième catégorie, véhicule transportant plus de 3.000 kilos de charge utile.



Le Berliet n° 36.

Vainqueur de la huitième catégorie, réservée aux véhicules de transport en commun.



Le Berliet n° 37.

Second de la huitième catégorie, pouvant contenir 6 à 10 personnes. C'est la catégorie des omnibus d'hôtels, des omnibus de gares, etc.

déterminés adversaires de la courroie. Dois-je maintenant m'étonner des succès de Bayard-Clément? Je ne le pense pas; ce vaillant quatre-cylindres donnait aux connaisseurs une impression de solidité et de fini qui ne pouvait décevoir les espérances qu'elle attirait. Ce fut d'ailleurs un peu le même sentiment que suscitèrent les deux fiacres Brasier, nos 72 et 73, classés sixième et septième, eux aussi ayant accompli le prodige de ne jamais s'abandonner sur la route, aux heures de peine comme aux heures de succès.

PIERRE SOUVESTRE

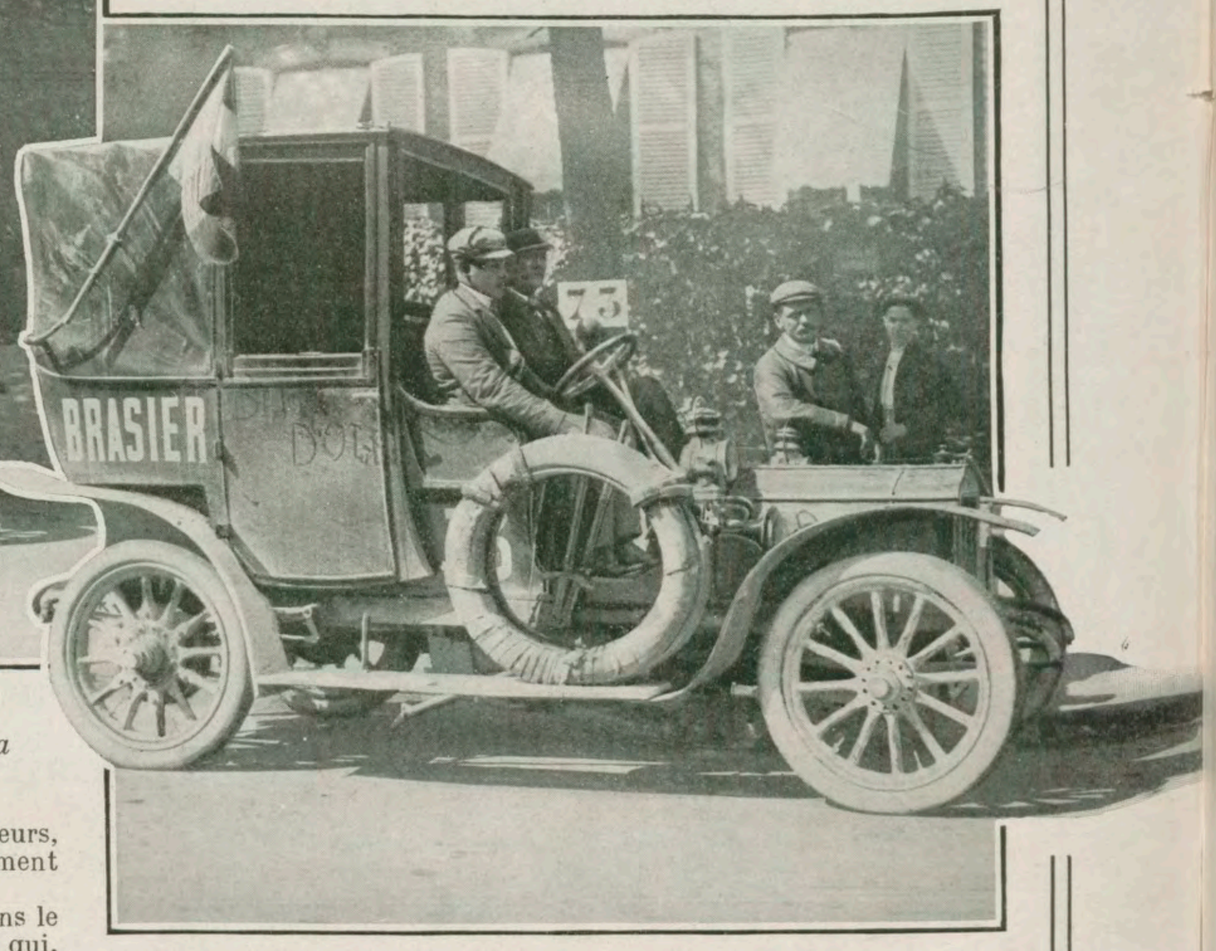
Un fiacre Brasier.

La catégorie réservée aux fiacres a vivement intéressé le jury. La maison Brasier y a remporté deux places d'honneur.

la troisième catégorie et second du classement général, suivi de près, d'ailleurs, par le numéro 11, deuxième de la sixième catégorie et sixième du classement général.

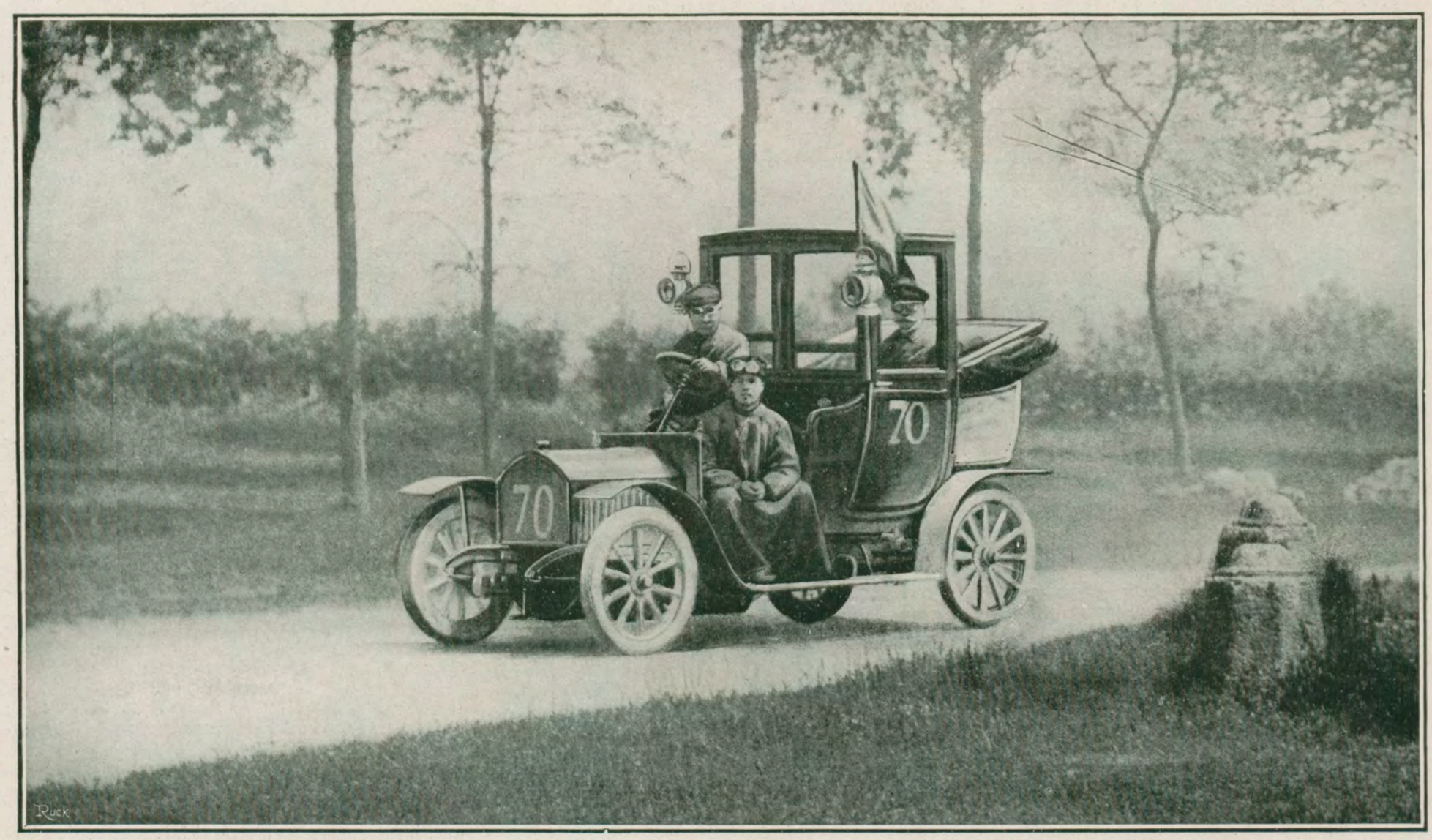
Si maintenant nous examinons la catégorie des fiacres, nous trouvons le classement le plus intéressant qu'il soit donné d'étudier, l'un de ceux qui, nous l'espérons, ont donné le plus à réfléchir à tous nos constructeurs.

Le fiacre Doriot-Flandrin s'adjuge la première place. Félicitons de ce succès les heureux constructeurs, dont l'association se fit le 1er avril dernier. Ses 2-cyl. et ses 16 ch. 4-cyl. ont leur réputation faite de véhicules robustes et vites. Le petit Brouhot no 65, qui se classa deuxième, émerveilla jusqu'aux plus



Taximètre Brasier.

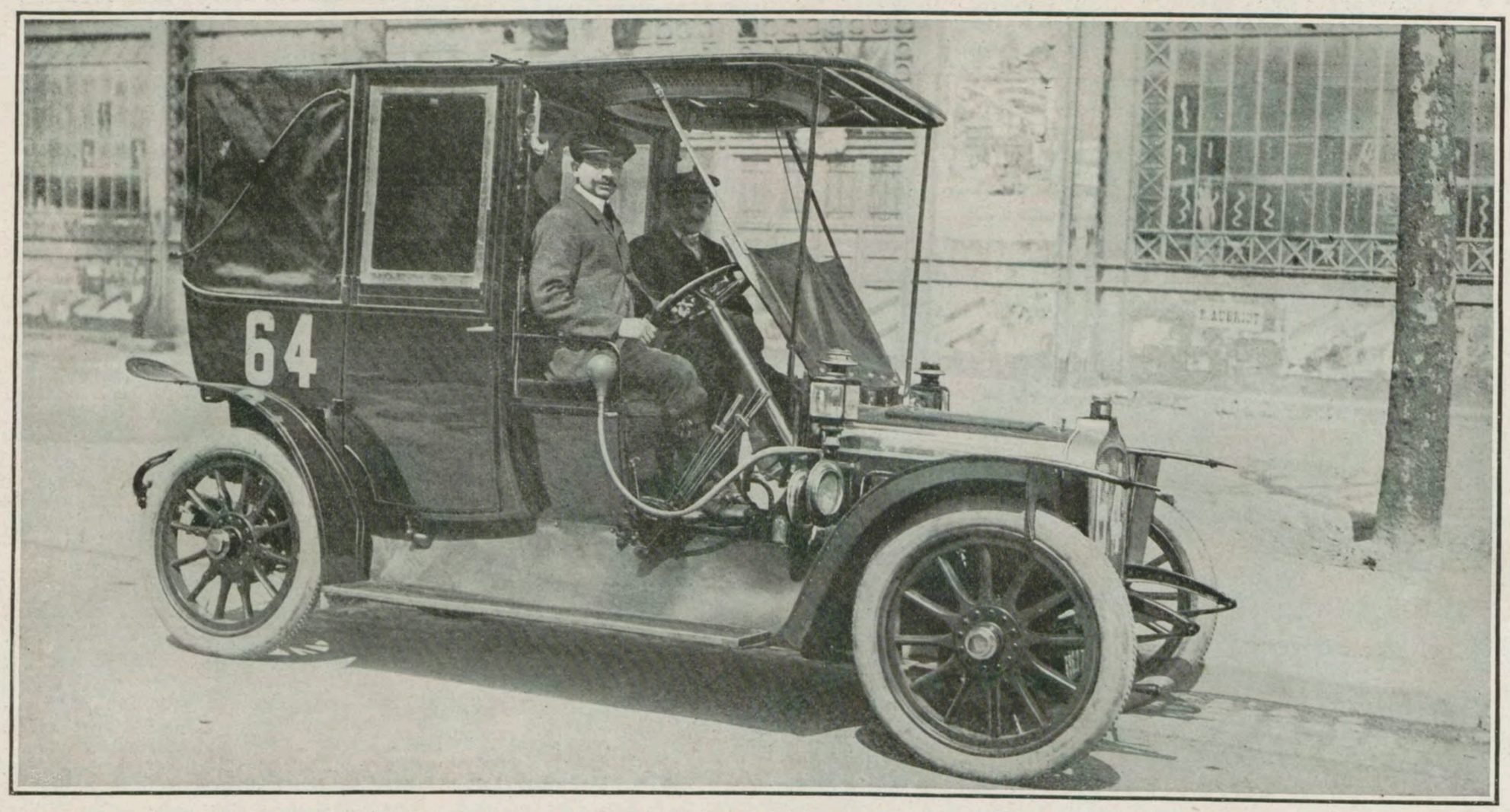
Les deux fiacres Brasier qui ont pris part au concours des véhicules industriels se sont vu attribuer la 6e et la 7e places. Ils ont donné une impression de solidité et de fini qui a séduit tous les sportsmen.



Le fiacre Doriot-Flandrin.

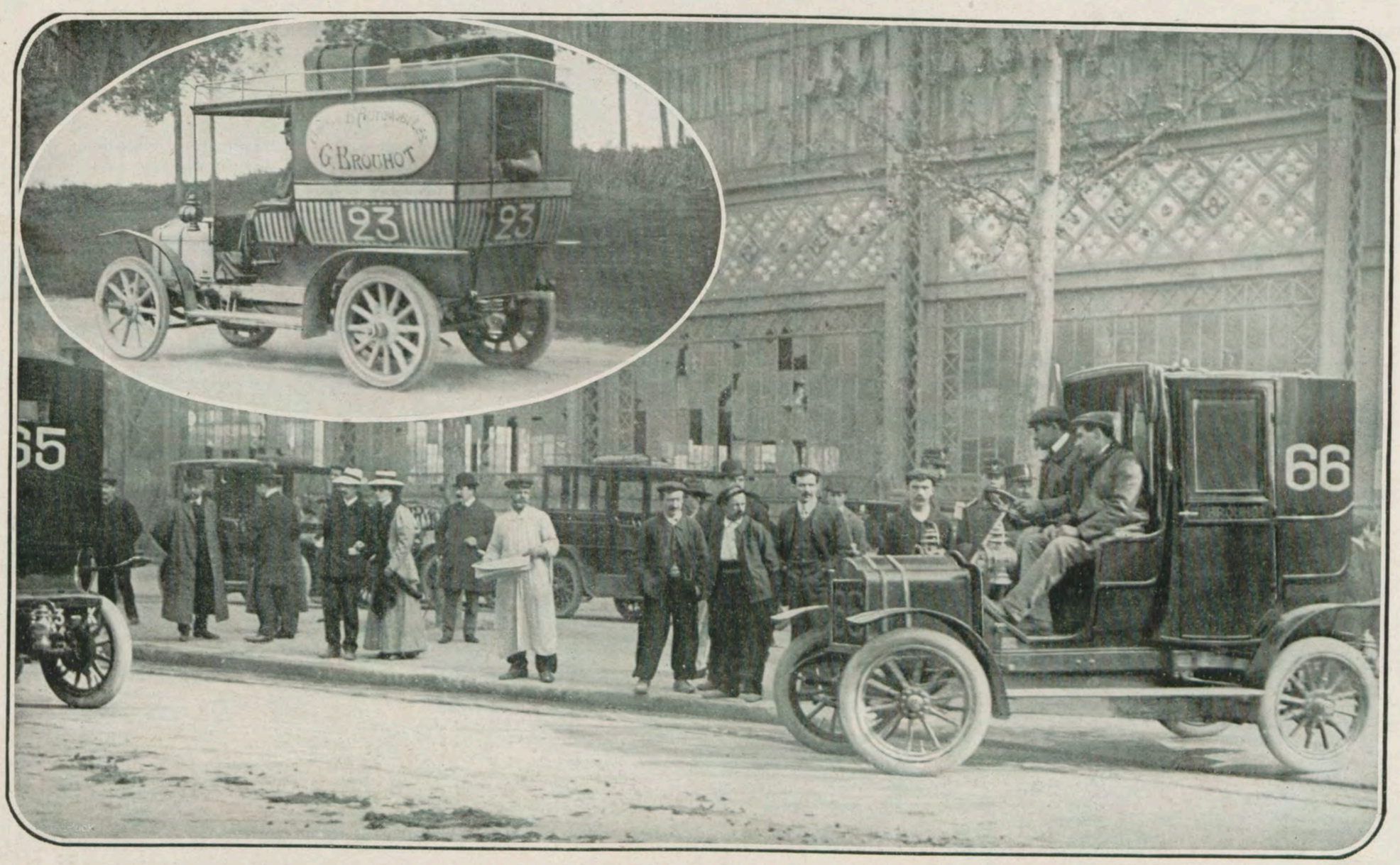
Le fiacre de la Société anonyme des Établissements Doriot-Flandrin et Parant a pris la première place du classement. C'est un monocylindre 9 chevaux, de 100 d'alésage ; il a dépensé 5 litres 400 pour 100 kilomètres. (*Bandages* Continental.)

LES VÉHICULES INDUSTRIELS



LE FIACRE AUTOMOBILE BAYARD-CLÉMENT

Le fiacre automobile Bayard-Clément s'est classé troisième. Si on avait créé deux catégories : l'une pour les monocylindres, petits auto-taxis utilitaires, l'autre pour les quatre-cylindres, voitures de remise, de demi ou grand luxe, presque de tourisme, cela eût permis de classer Bayard-Clément premier de la seconde catégorie. (*Pneus* Michelin.)



LES VÉHICULES BROUHOT

Trois fiacres, classés deuxième, cinquième et huitième, une voiture de livraison, classée troisième de la 3e catégorie, tels sont les merveilleux résultats obtenus par la maison Brouhot. Sa voiture de livraison était remarquable et ses fiacres ont précisé le type à adopter en matière d'exploitation d'auto-taxis : le fiacre assez économique pour concurrencer, à tarif égal, le fiacre attelé.

LA COUPE DE CATALOGNE

La première épreuve d'automobiles disputée en Espagne a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour la voiturette française et pour l'habile conducteur Giuppone

ALORS que tous nos voisins de l'Est et de l'Ouest et jusqu'à la Russie ont ouvert leurs routes au sport automobile, seule, l'Espagne, trop absorbée sans doute par les courses de taureaux, était restée jusqu'ici rebelle aux charmes de la vitesse. Nous eûmes bien, autrefois, Paris-Madrid, mais on se souvient à la suite de quels tristes événements la grande épreuve de 1903 dut être arrêtée à Bordeaux et comment nos voitures de course ne purent jamais arriver au-delà des Pyrénées.

Cette année, l'Automobile-Club de Barcelone prit l'initiative d'une épreuve de voiturettes qui fut disputée le jour de l'Ascension et qui remporta le plus franc succès. La course se disputait sur neuf tours d'un circuit de 28 kilomètres, soit, en tout, 252 kilomètres. Les routes étaient un peu poussiéreuses, ce qui n'a rien d'étonnant sous le soleil espagnol, mais bonnes à souhait et n'ayant que peu à envier à nos meilleures routes nationales.

Un peu rebelle tout d'abord à ce spectacle d'un genre nouveau pour lui, le public espagnol ne tarda pas à s'intéresser à la lutte vraiment émouvante de ces petits véhicules.

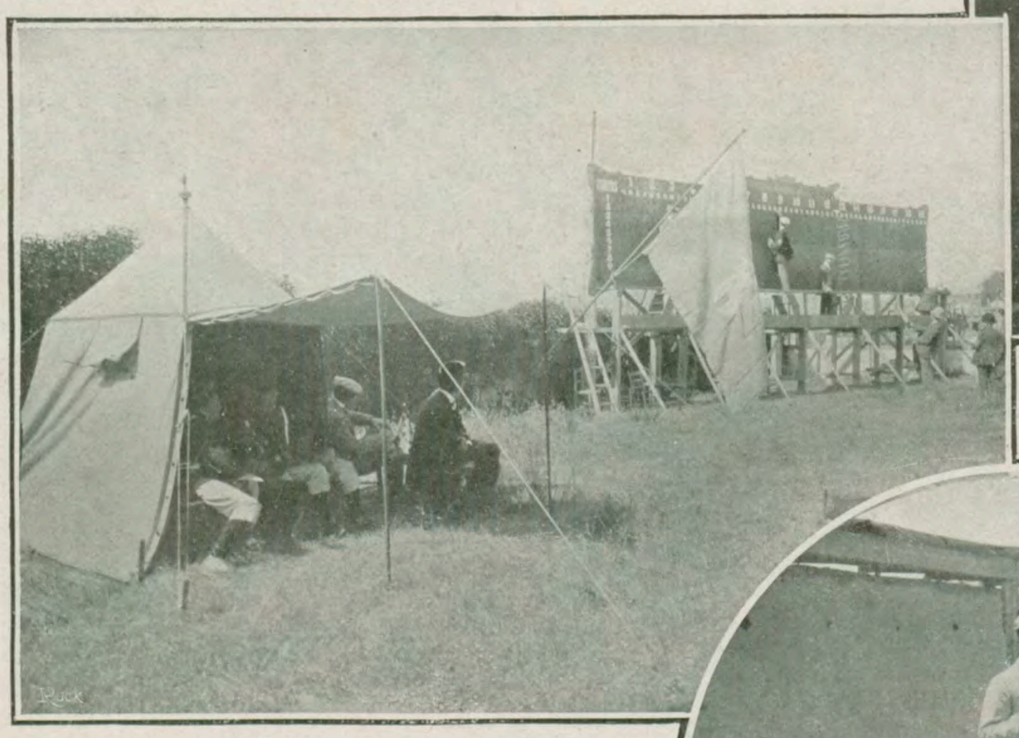
Quinze voiturettes étaient présentes au départ, toutes de fabrication française. Nos meilleures maisons spéciales étaient représentées. Dès le départ, Giuppone prit la tête et couvrit en 28 m. 14 s., les 28 kilomètres du circuit. Son camarade d'écurie Baillot le suit de près, ainsi que Brousserolles. Mais Baillot, victime d'un incident, doit rétrograder et pendant les neuf tours, Brousserolles poursuit frénétiquement le petit Italien, essayant de reprendre le handicap de 4 minutes qu'il a perdues au départ. Mais en vain : Giuppone termine premier, en 4 h. 23 m. 30 s. Derrière lui, viennent Brousserolles, en 4 h. 31 m. Rodriguez en 4 h. 34 m. 50 s. Dix concurrents finalement achèvent le parcours.

La Copa Catalunya consacre une fois de plus la suprématie de notre industrie. Pour la troisième fois, Giuppone et sa Lion ont triomphé. Je le dis une fois de plus, il y a dans la fabrication de la petite voiture un débouché sûr pour notre fabrication. Il faut féliciter les fils de Peugeot frères de l'avoir compris et de n'avoir pas hésité à porter en Espagne, après l'avoir fait en Italie et en Sicile, le drapeau de l'industrie française.

F.-A. WHEEL.

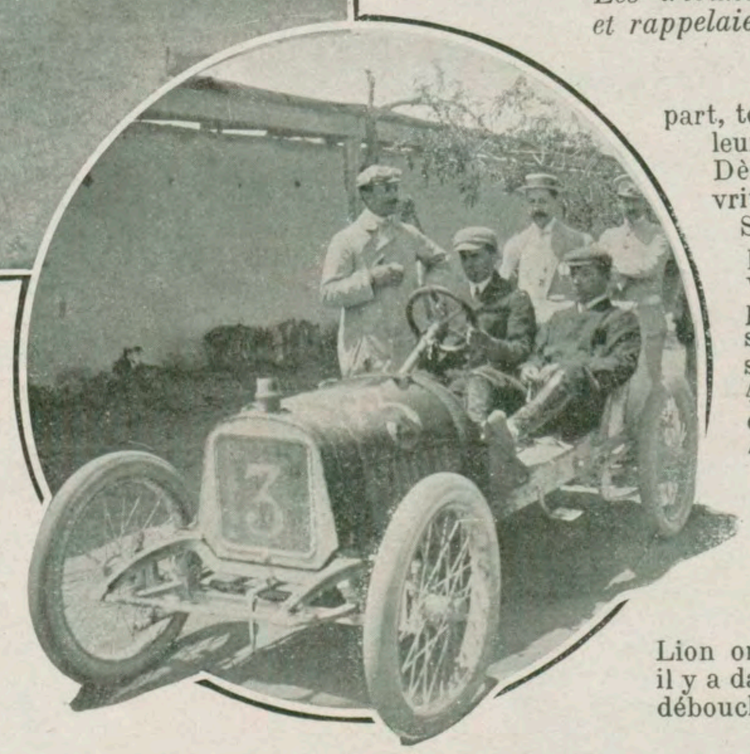
Un coin des tribunes.

Les tribunes étaient très confortablement établies et rappelaient celles du Grand Prix de l'A. C. F. de 1907.



Le tableau d'affichage.

Fort bien tenu au courant, le tableau d'affichage était placé à côté de la tente du télégraphe.

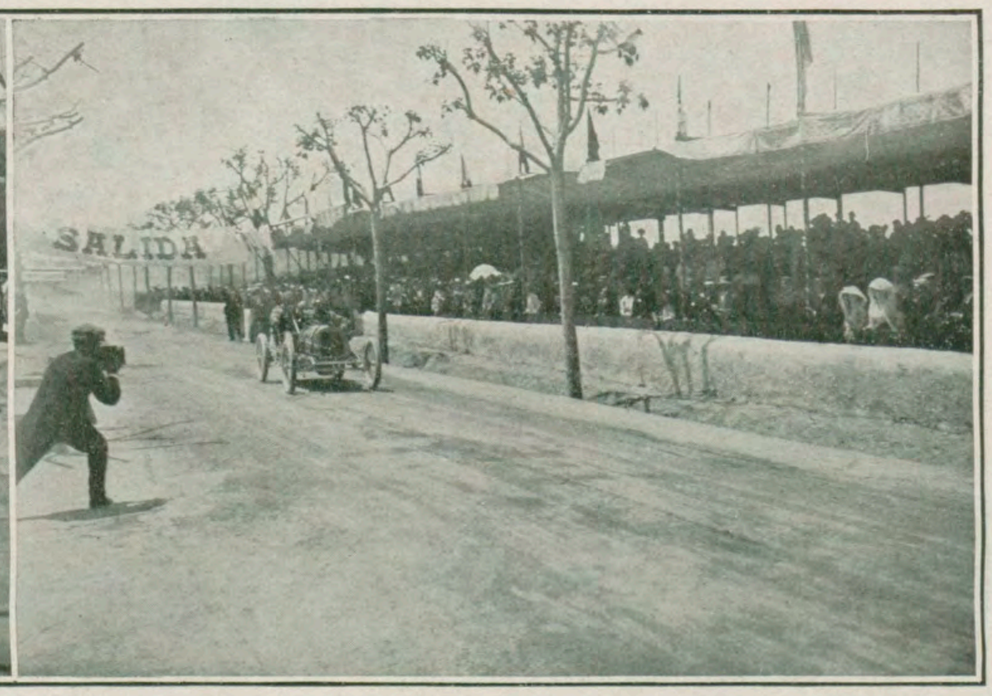


Le vainqueur avant le départ.

Une fois de plus Giuppone a conduit à la victoire sa voiturette Lion, *des fils de Peugeot frères.* (*Pneus* Michelin).

Le départ.

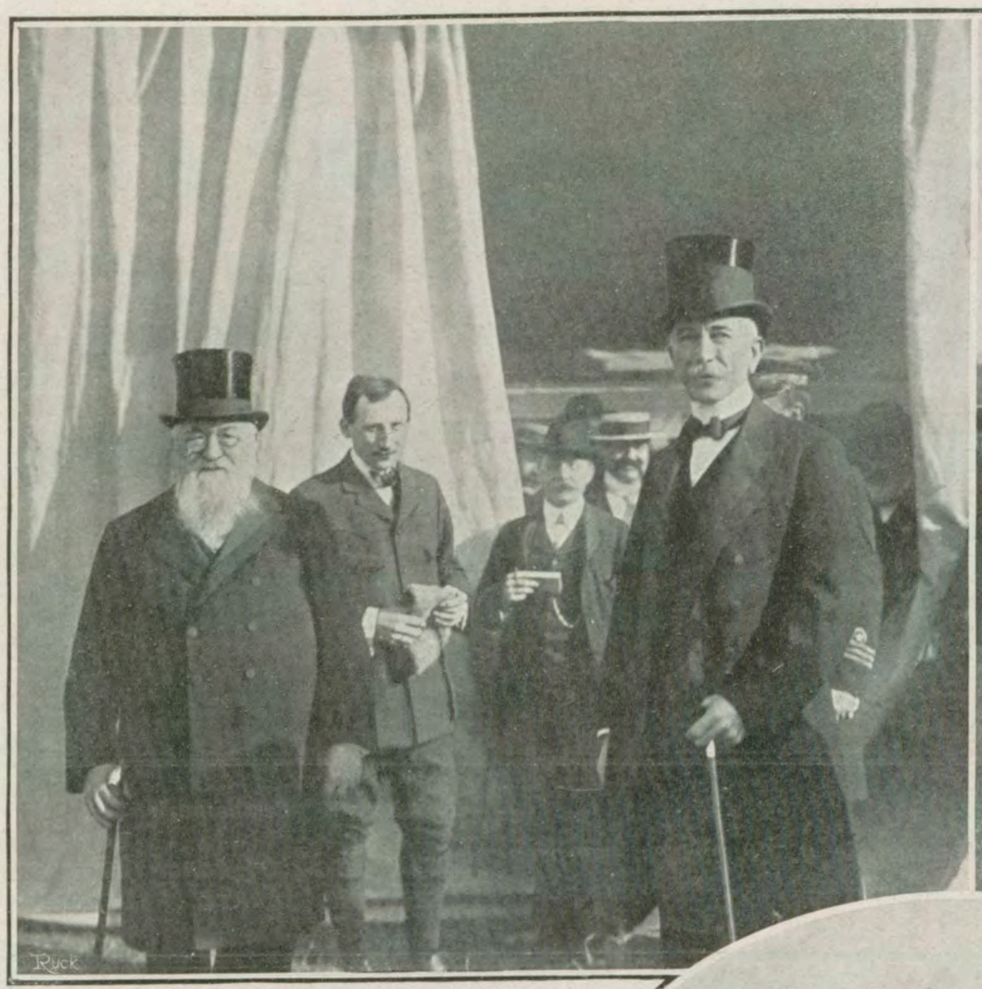
Giuppone (3) attend le signal du départ, derrière Abadal, sur Lion (*pneus* Continental). *Avec sa voiturette* Lion *à un cylindre (pneus* Michelin), *il enlèvera les 250 kilom. du Circuit en 6 h. 23 m. 50 s. Rodriguez, sur voiturette* Lion (*pneus* Michelin), *finira troisième.*



Giuppone arrive et triomphe.

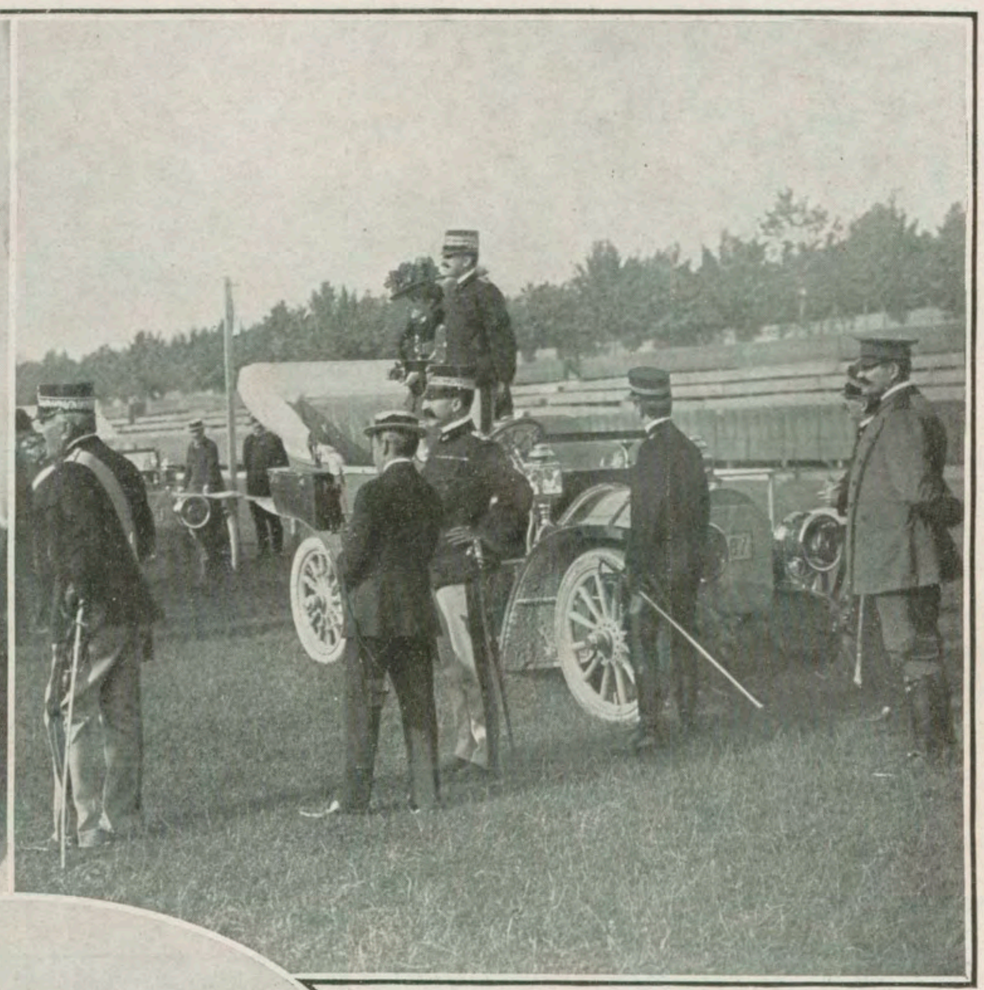
Giuppone passe la ligne d'arrivée en vainqueur et c'est tout à l'honneur de la maison des fils de Peugeot frères d'avoir la première fait connaître en Espagne la supériorité de la fabrication française. (*Pneus* Michelin).

LES RECORDS DE DELAGRANGE



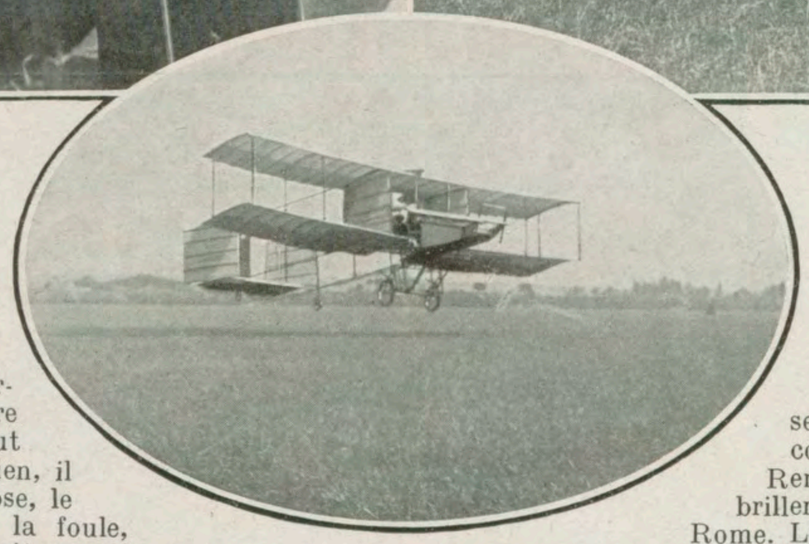
Le ministre de la Marine d'Italie.

Le ministre de la Marine d'Italie félicite Delagrange, après ses performances.



Le roi et la reine d'Italie.

Le roi et la reine d'Italie prennent des clichés des expériences de Delagrange.



En plein vol.

Delagrange reste 15 minutes en l'air et couvre 12 kilom. 750. (*Moteur* Antoinette, *toile* Continental.)

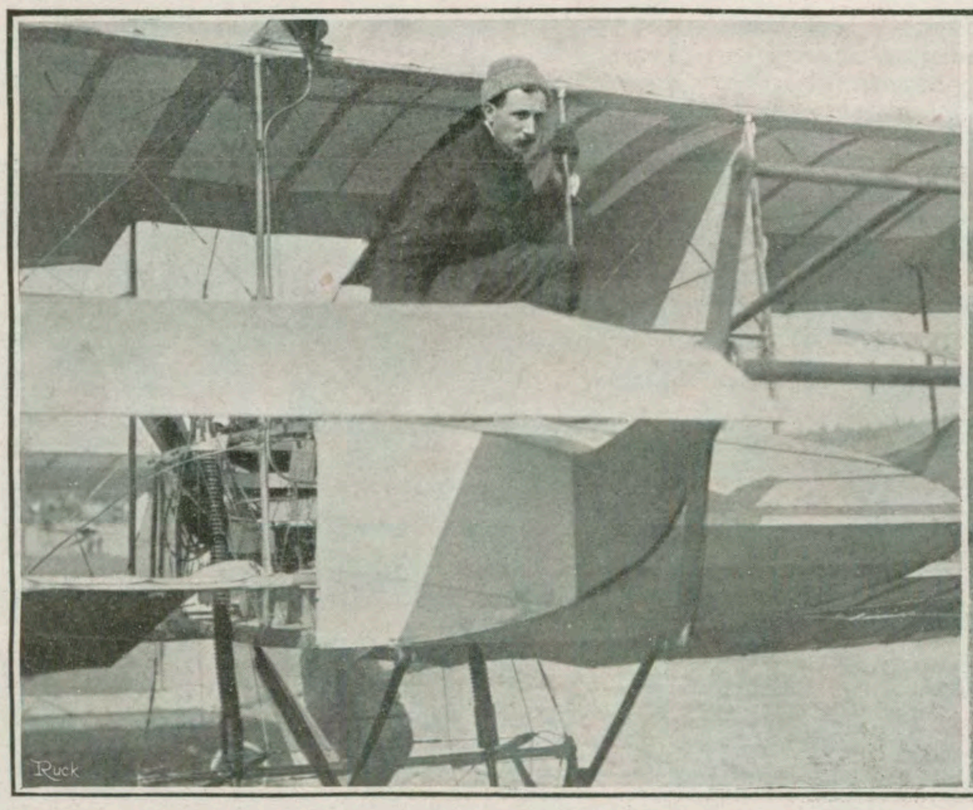
Tandis qu'Henri Farman allait battre des records d'aviation à Gand, Delagrange ne restait pas inactif, et devant un parterre royal, à Rome, s'adjugeait de remarquables performances. Il débuta tristement. A sa première sortie, un vent terrible soufflait. Il ne voulut pas que le public se fût dérangé pour rien, il essaya de s'envoler. Mais l'homme propose, le vent dispose. Et il faillit être écharpé par la foule, quoique ayant parcouru 2 kilomètres. L'esprit sportif des Romains semble arriéré.

Mais à sa seconde sortie, Delagrange eut l'honneur d'évoluer devant le roi et la reine d'Italie. Aussi fit-il merveille : il resta 9 m. 30 s. sans toucher le sol, couvrant environ 9 kilomètres. Ce n'était pas tout : enhardi par ce premier succès transalpin, il rêvait de faire de mieux en mieux. Il y parvint, le même jour que celui où Farman parcourait, à Gand, 1.241 mètres avec un passager et qu'il s'élevait jusqu'à 12 mètres de hauteur, Delagrange, lui, battait tous ses records et restait 15 minutes en l'air, couvrant 12 kilom. 750.

Remercions ces hardis pionniers d'avoir fait briller nos couleurs d'un si vif éclat à Gand et à Rome. Les populations de ces pays assistaient pour la première fois à des vols planés, aussi on ne peut s'imaginer l'enthousiasme de la foule qui se précipitait sur les aviateurs à leur descente de l'aéroplane pour les porter en triomphe.

Et maintenant, attendons les prouesses des frères Wright.

H. P.



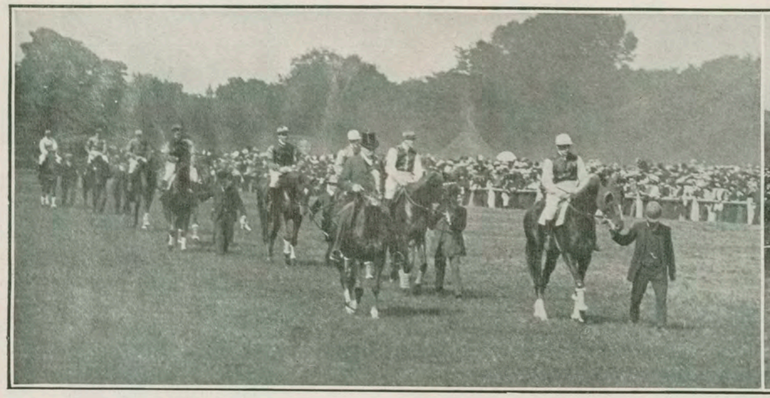
Avant le départ.

Delagrange est la proie des photographes, avant de prendre son vol pour battre les records.

Le roi part en automobile.

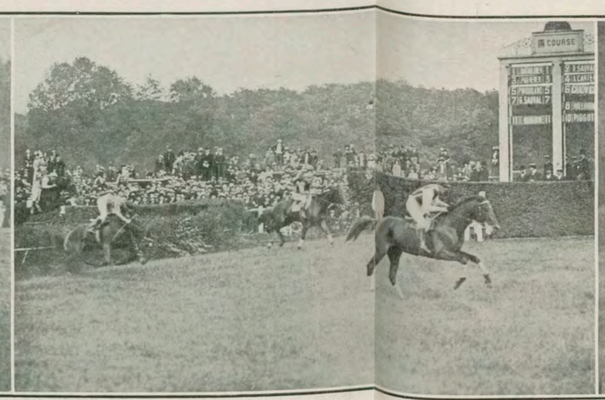
Après avoir vivement complimenté Delagrange, le roi et la reine quittent le terrain en automobile.

LE GRAND STEEPLE



Le défilé des concurrents.

Dix concurrents se sont mis en ligne pour disputer cette fameuse épreuve de 6.500 mètres, comprenant 23 obstacles, et rapportant au vainqueur 125.000 francs.



Adonis II Bessborough Journaliste

Le premier saut de la rivière des tribunes.

Dès le départ, donné dans d'excellentes conditions pour une épreuve d'aussi longue haleine, Albuera et Royal Visiteur ont montré le chemin aux autres concurrents.

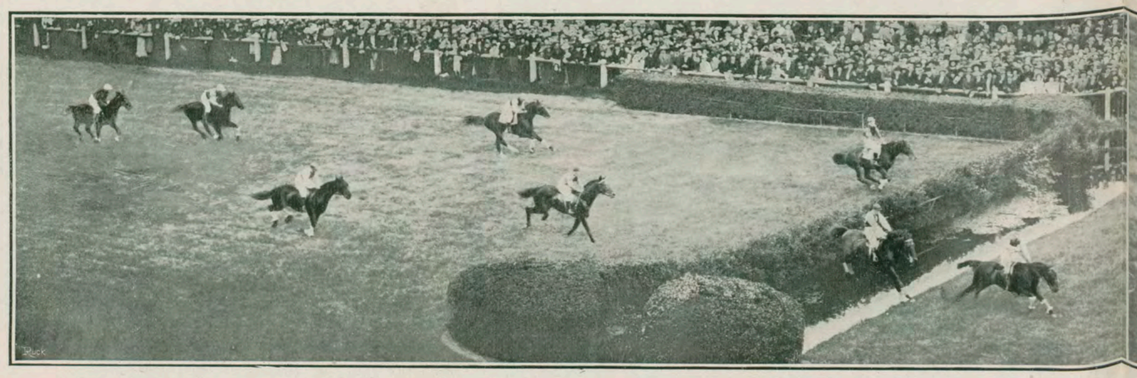
Royal Visiteur Albuera Journaliste Salomon Bessborough

Le saut du mur en pierres.

A cet obstacle, l'un des plus sérieux du parcours, les chevaux ont un peu accéléré le train pour éviter les risques de chute, mais l'ordre se maintient sensiblement le même.

Journaliste et Royal Visiteur

La meilleure preuve qu'il n'y a eu aucun train dans l'épreuve, c'est qu'à cet obstacle, le sixième avant la fin, tous les concurrents sont encore en course.



François Pharaon Salomon Adonis II Bessborough Journaliste Royal Visiteur Albuera

Le premier saut de la rivière des tribunes (Photographie prise du haut des tribunes).

Un fait étonnant est à noter, c'est qu'aucune chute ne survint au cours de cette longue épreuve ; les dix concurrents passèrent au complet devant le poteau.

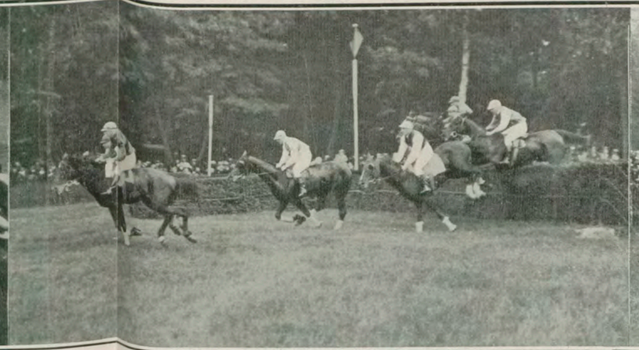
VICTOIRE DE DANDOLO

Royal Visiteur

Albuera Royal Visiteur Journaliste

Le passage de la butte.

Le concurrent anglais, Albuera, est toujours en tête; Journaliste, le compagnon d'écurie du gagnant, Dandolo, le suit de près, à côté de Royal Visiteur.



Salomon Adonis II Bessborough

La haie du brook.

Le concurrent anglais, Albuera, est toujours en tête; Journaliste, le compagnon d'écurie du gagnant, Dandolo, le suit de près, à côté de Royal Visiteur.

Royal Visiteur Bessborough Salomon Journaliste Pharaon Adonis II François

Le saut de la rivière du huit.

A partir de ce moment, le train a commencé à s'accélérer ; le peloton va s'égrener, tandis que Dandolo améliorera progressivement sa position.

François Pharaon Salomon Adonis II Bessborough Journaliste Royal Visiteur Albuera

Le premier saut de la rivière des tribunes (Photographie prise du haut des tribunes).

Un fait étonnant est à noter, c'est qu'aucune chute ne survint au cours de cette longue épreuve ; les dix concurrents passèrent au complet devant le poteau.

François Pimlico Pharaon Salomon Albuera Royal Visiteur Adonis II Bessborough Journaliste

Le second saut de la rivière des tribunes (Photographie prise du haut des tribunes).

Le train n'a pas été sévère, tous les chevaux restant ensemble jusqu'aux derniers tournants, ce qui permit à Dandolo de remporter un prix de persévérance.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'épreuve des Irish Reliability Trials vient de se disputer en Irlande. Notre cliché représente une voiture se rendant au départ pour l'épreuve de vitesse.

UN RAID OFFICIEL

Le Concours de véhicules industriels s'est terminé, comme chaque année, par le traditionnel banquet dans la Salle des Fêtes de l'Automobile-Club de France. Ce fut la solennité ordinaire, ce fut aussi la distribution de rubans multicolores, dont l'un revint à notre ami Desson, l'habile commissaire général de toutes les grandes épreuves automobiles de l'année.

Je n'en aurais pas parlé, s'il n'avait pas été marqué par un fait qui restera dans l'histoire du sport automobile. Quand tous les orateurs eurent fini leurs discours, le ministre de la Guerre prit la parole à son tour. Il fit, de l'automobile, l'éloge le plus mérité, mais aussi le plus inattendu dans la bouche d'un membre du gouvernement — inattendu, parce que nous étions fatigués de l'attendre depuis si longtemps. — Le général Picquart a rappelé les services rendus pendant la campagne algéro-marocaine par les camions automobiles.

Puis, à côté des poids lourds, il a cité la voiture mitrailleuse du capitaine Genty. « C'est grâce à elle, on peut le dire, a ajouté le ministre, grâce à l'effroi salutaire qu'elle a inspiré aux Beni-Snassen, que nous avons pu arriver à pacifier la contrée et à rendre tout nouveau soulèvement à peu près impossible. Et ce succès nous a encouragé à mettre à exécution une idée que nous avons eue il y a déjà quelques années, celle d'un raid automobile d'Alger à Tombouctou, dont nous allons étudier les grandes lignes. »

Ainsi, messieurs les constructeurs, à l'ouvrage : voici une nouvelle carrière offerte à votre activité. Organisé par l'autorité militaire, ce raid offrira toutes les garanties de sérieux et de sincérité qui ont parfois fait défaut dans les épreuves de longue distance. Quand se disputera l'épreuve qui va réunir Alger la Blanche et Tombouctou la mystérieuse? Le général Picquart n'y a pas fait allusion, mais on peut penser que ce sera pour l'année prochaine. Il est probable qu'elle sera réservée aux seuls constructeurs français, mais nous pouvons espérer les voir tous aux prises sur un itinéraire qui ne le cède en rien comme difficulté aux sables du Gobi.

Marcel Viollette.

Les marins français du Léon-Gambetta, *promenés en électrobus à travers les rues de Londres, lors du voyage du Président Fallières.*

CYCLISME

Les vainqueurs du Championnat cycliste des étudiants de Nancy. A gauche, le champion de la médecine, à droite, le champion du droit.

MOUTONS DE PANURGE

Le succès du Grand Prix Cycliste semble bien compromis. Les quelques coureurs qui se sont inscrits, ne sont certes pas les meilleurs hommes de la spécialité. L'U.V.F., qui a suscité cette grève, aurait pu évidemment se montrer plus large dans l'attribution des prix, qui ne représentent qu'une bien minime partie des recettes que cette solennité fait encaisser chaque année. Mais de là à bouder et a ne pas s'engager, il y a un monde. D'autant plus que si les champions ne se sont pas inscrits, ils ont poussé l'audace jusqu'à en empêcher une foule de jeunes cyclistes qui se seraient estimés très heureux de gagner seulement cent sous dans l'ensemble du meeting.

C'est l'éternelle histoire des moutons de Panurge et il est à croire que la stupidité de ceux qui se sont laissé entraîner ainsi soit incommensurable. Ces pauvres gens, étouffés à chaque épreuve par les ténors qui se partagent le gâteau, avaient là une occasion exceptionnelle de garnir un peu leur bourse. Et au premier abord, on se réjouissait de constater que ces hommes, toujours à la peine, jamais à l'honneur, allaient recueillir des ovations à rendre jaloux leurs collègues récalcitrants.

Pas du tout, les grands champions ont résisté, et histoire d'avoir l'air d'en être, ils ont résisté aussi. et les premiers dindons dans l'histoire, ce sont les sprinters de deuxième catégorie, surtout lorsqu'ils assisteront au partage des 10.000 francs entre Jacquelin, Piard, Comès, Sherwood, etc. Je crois que les grévistes riront jaune, ce jour-là, et qu'ils se repentiront.

Jacques Mortane.

Une douloureuse nouvelle nous parvient au moment où nous mettons sous presse. Notre collaborateur Tampier vient de mourir, après une courte maladie, dont rien ne laissait prévoir l'issue fatale.

Tampier vint au sport dès la première heure avec l'apparition de la bicyclette, dont il fut tout de suite un fervent. Il détint même le record de l'heure, sans entraîneurs, établi sur la piste du vélodrome d'Arcachon, qu'il avait fait construire lui-même. Plus tard, il se consacra à l'organisation et plus spécialement au chronométrage des épreuves sportives. Il tint la montre dans toutes les grandes courses automobiles : Paris-Berlin, Paris-Vienne, Paris-Madrid, la Coupe Gordon-Bennett et les Automobile-Clubs étrangers, eux-mêmes, firent souvent appel à son précieux et dévoué concours.

La *Vie au Grand Air* perd en lui un ami de la première heure et un collaborateur des plus précieux. Dès notre premier numéro il n'avait cessé d'être à nos côtés. Chargé des relations avec les fabricants, il s'était toujours acquitté de ses fonctions avec tact et dévouement. C'est une personnalité du monde automobile qui disparaît.

En cette pénible circonstance nous adressons à sa veuve et à ses enfants nos plus sincères et nos plus émues condoléances.

La Direction.

ATHLÉTISME

Notre confrère Ed. Pontié vient de faire représenter au Little Palace, une amusante revue, C'est couru, *qui contient de nombreuses allusions sportives.*

LE RÈGNE DE LA PROVINCE

Le Stade Bordelais pour une fois a succombé dans le Championnat de France de rugby. Le champion de Paris d'association, s'est fait battre par un petit club provincial. Les courageuses équipes de cross-country que nous envoient les départements menacent fort la suprématie des équipes parisiennes, bien désorganisées depuis quelque temps.

C'est le règne de la province qui arrive. Les prophètes l'annonçaient depuis bien des jours. Et voici que les temps sont révolus. Les Parisiens reconnaissent volontiers qu'ils ont fait de sérieux progrès dans les différents sports auxquels ils consentent à s'adonner. Mais ces progrès ne sont rien auprès de ceux que les provinciaux, partis bien plus tard, ont réalisés dans ces mêmes exercices.

Il nous faut bien trouver une explication à ce phénomène. La plus simple, et sans doute la meilleure, a déjà été donnée : a savoir qu'en province les sports athlétiques constituent un divertissement suffisant pour l'activité des personnes désireuses de s'y adonner. Nous avons, quoi qu'on en dise, d'aussi bons organismes à Paris qu'en province, mais nous n'avons pas le temps de les entraîner. Et l'on aura beau faire, en matière de sports athlétiques, rien ne remplacera l'entraînement, je parle du véritable, celui qui se poursuit presque chaque jour. Il ne suffit pas de travailler du matin au soir avec rage pendant quelques jours : c'est du surentraînement, non de l'entraînement.

Fernand Bidault.

HIPPISME

Le lieutenant Dupard, du 16e d'artillerie, vainqueur, sur Doris, du prix du saut en hauteur au Concours hippique de Marseille.

LA CORDE OU L'EXTÉRIEUR

L'accident arrivé l'autre jour à Grill Room dans le Derby a attiré l'attention du public sur la question de savoir s'il vaut mieux, à la fin d'une course, amener un cheval à la corde ou à l'extérieur. Si l'on se place au point de vue géométrique, il n'y a pas de doute possible : celui qui, sur une piste tournante, suit la corde, a moins de chemin à parcourir que celui qui, à l'extérieur, décrit une circonférence plus longue Cet avantage n'est pas le seul : quand un cheval court le long d'une barrière ou de poteaux, il est, pour ainsi dire appuyé, et risque moins de flotter que s'il se trouve en pleine piste ; en outre, à cette place, le jockey, s'il serre bien ses tournants, court la chance de profiter de la place laissée libre par ceux qui se laissent entraîner en dehors de la courbe rigoureuse ; enfin, la coutume admise par les jockeys, est d'ouvrir, quand ils se sentent battus, le chemin de la corde à ceux de leurs suivants immédiats qui possèdent encore des ressources.

Mais ces nombreux et sérieux avantages sont annihilés d'un seul coup, lorsqu'en venant à cette bonne place, on trouve la route barrée. C'est ce qui est advenu l'autre jour à Grill Room ; après avoir commencé tranquillement son effort le long de la corde, il est arrivé à être complètement enfermé au premier tiers de la ligne droite : une véritable barrière, composée de Kenilworth, Sea Sick et Quintette, s'étendait devant lui et se continuait sur sa gauche par Northeast et Weber II. Son jockey, Barat, a probablement cru voir un jour s'ouvrir entre ceux qui le précédaient, il s'y est engagé, mais, la place n'étant pas suffisante, Grill Room est tombé. En cette occasion, Barat n'a pas eu de chance : il est très rare qu'une arrivée disputée mette en présence autant de concurrents qui, forcément, se calent les uns les autres : il aurait suffi que l'un des trois premiers lâchât pied, pour que cette tactique audacieuse fût couronnée de succès.

Espérons, cependant, que cette leçon portera ses fruits et que les jockeys, au lieu de s'obstiner à venir à la corde, n'hésiteront pas à faire le grand tour.

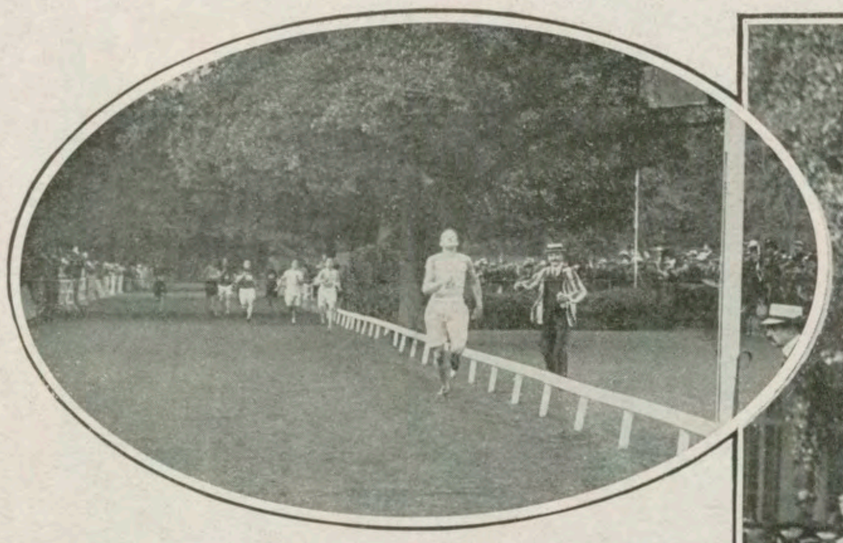
Boïard.

UN DES CAMIONS LORRAINE-DIÉTRICH

La Société Lorraine-Diétrich, dans le Concours des véhicules industriels, avait engagé quatre poids lourds. Ils ont tous terminé le parcours. N'était leur handicap, dû à l'onéreuse essence, ils se seraient classés à des rangs encore meilleurs que ceux qu'ils ont obtenus.

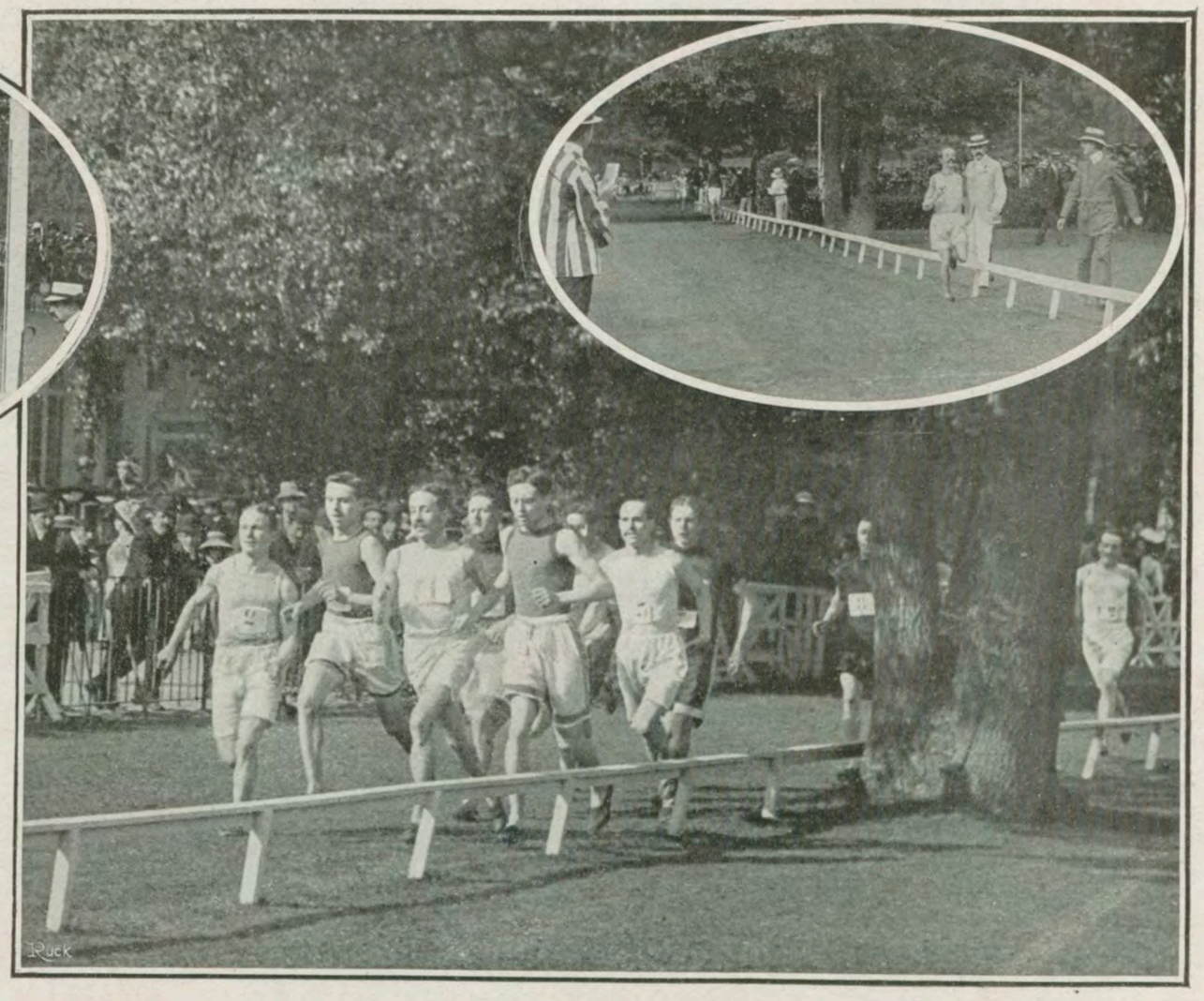
A. J. Luckmann, un jockey sud-africain qui vient, précédé d'une brillante réputation, de débuter sur l'hippodrome de Kempton-Park.

LE PRIX BLANCHET



L'arrivée du 400 mètres.

Faillot gagne de loin le 400 mètres, battant le record de France, en 49 secondes.



La course de 1.500 mètres.

De Fleurac a pris une éclatante revanche sur son vainqueur du dimanche précédent, Daubin. Il a triomphé très aisément, en 4 m. 8 s. 1/5, égalant le record de France. En haut, l'arrivée.

DÉCIDÉMENT, on sent que les Jeux Olympiques approchent, car la forme de nos champions se parfait de façon tout à fait remarquable.

Il convient de largement féliciter Hervoche que nous ne connaissions jusqu'ici que comme sauteur, et qui, probablement dans un but de propagande, a voulu nous montrer qu'à Bordeaux, on savait aussi faire de la course à pied. Il y a, du reste, largement réussi, car le 100 mètres et le 110 mètres haies lui revinrent après de belles luttes.

L'universel Faillot s'étant fait battre dans le 100 mètres, éprouva soudain l'immense désir de s'illustrer et y parvint sans peine, établissant en 49 secondes, juste, le nouveau record du 400 mètres. Ce fut là, la grosse attraction de la journée.

Restait le 1.500 mètres, où un jeune vainqueur, Daubin, et un vieux vaincu que je ne nommerai pas, s'expliquèrent consciencieusement. Le vieux eut, cette fois, raison du jeune, chacun a son jour, mais il égala, par-dessus le marché, le record de la distance, faisant les 1.500 mètres en 4 m. 8 s. 1/5. Vous ai-je dit, que le Racing en première série, et l'Olympique en deuxième, avaient gagné les Challenges.

L. DE FLEURAC.

LE MATCH ROWING-MARNE

Le départ.

Le Rowing était à la corde. Cependant, dès le début, la Marne prenait la tête et augmentait progressivement son avance jusqu'au moment de l'incident.

L'équipe gagnante de la S. N. de la Marne.

L'équipe de la Marne avait course gagnée, lorsque, à 500 m. de l'arrivée, le Rowing, à 5 longueurs derrière, coula à pic. Dès lors, la Marne n'eut plus qu'à continuer sa promenade. Les équipes sont maintenant à égalité, avec 13 victoires chacune.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

Albuera Royal Visiteur Salomon Journaliste Adonis II Pimlico

LE SAUT DU BROOK

Le train a été très lent pendant la plus grande partie de la course; ainsi, au saut du brook, qui est franchi à la moitié du premier tour, tous les concurrents sont encore maintenus en dedans de leur action. Royal Visiteur, qui est resté longtemps dans les premiers rangs, a été desservi aussi bien par ce manque de train que par l'état du terrain absolument sec. Ces conditions ont, au contraire, favorisé Dandolo, qui a remporté ainsi une victoire heureuse, pour laquelle la plus grande partie des compliments doit aller à son jockey, Alec Carter. Adonis II, par contre, a peut-être été amené un peu trop tôt et s'est laissé prendre de vitesse à la fin.

(Voir pages 369, 376 et 377.)

LA GRANDE SEMAINE D'ÉPÉE

Par J. JOSEPH-RENAUD

Un tournoi classique ℰ Les professeurs surtout sont en progrès ℰ Bravo, Hoche! ℰ Trop d'épreuves! ℰ ℰ ℰ

M. B. Gravier.

M. B. Gravier, vainqueur du Championnat International d'Epée, avec 6 points 1/2 (7 touches).

On a admiré, en cette série d'épreuves, une « qualité d'armes » vraiment remarquable. L'escrime de combat progresse d'année en année. Autrefois, auprès de sept à huit tireurs hors pair, on ne voyait guère que des médiocrités, pour ne pas dire des nullités ; maintenant, la moyenne est extrêmement bonne.

Certes, nous n'avons plus à admirer que de ces incontestables champions qui, pour se servir d'un terme d'hippisme, « galopaient sur le lot », mais l'ensemble est infiniment plus satisfaisant.

Il est à remarquer aussi que les professeurs qui, jadis, « n'existaient pas » devant les amateurs lorsqu'ils les rencontraient en poule, sont devenus des épéistes remarquables. C'est ainsi que les tireurs de la finale du Championnat des jeunes maîtres ont réussi à battre notre équipe nationale d'amateurs.

Les éliminatoires et les demi-finales du Championnat individuel d'amateurs ont été passionnantes — davantage peut-être que la finale ; — rarement épreuves furent disputées avec autant d'enthousiasme.

Le Cercle Hoche eut de brillants représentants dans l'ensemble du tournoi et deux parvinrent jusqu'à la finale : le vicomte Le Blanc et le capitaine Sée. Ils ont fait vivement applaudir l'enseignement remarquable de leur professeur Gilbert Bougnol.

M. Max Linder, un jeune tireur au jeu très animé et intelligent a fort bien représenté la salle Baudry ainsi que M. Lippmann qui, quoique n'en faisant plus partie, en a tous les sévères principes.

M. Bernard Gravier, le champion de Nice, fut très remarqué pour l'imprévu, la vitesse et l'énergie de son jeu.

Le championnat de pistolet et de revolver aux balles Devillers a fait applaudir MM. Rodocanachi, Dillon Kavanagh, Marey, Paquignon, Jacques Marais, Massard, Perrodon, Perrigot, etc.

La seule mais importante critique à faire à la « Grande Semaine » de cette année : c'est qu'elle comportait vraiment trop d'épreuves. Non seulement l'intérêt, ainsi sollicité de côtés divers, s'éparpille, mais on manque de bons jurystes. Certaines poules du championnat individuel ont été jugées par des concurrents.

Toutes les poules, vous entendez bien, toutes, sans exception, d'un championnat bien réglé devraient être jugées par le même jury; ainsi les erreurs, soit de théorie, soit de pratique s'équilibrent ; à Nice, c'est ainsi que les choses se passent; en Italie également.

Epée, sabre, pistolet, revolver, c'est trop pour une semaine... Les tireurs n'y suffisent pas et les jurystes non plus.

Pourquoi n'y aurait-il pas une seconde grande semaine en automne, comme il y a le Salon d'automne?

Elle déchargerait utilement la première. On pourrait avoir en juin les championnats d'épée et de sabre; en septembre, ceux de boxe, lutte libre, pistolet, revolver et canne. Ainsi, tous les sports de défense seraient représentés.

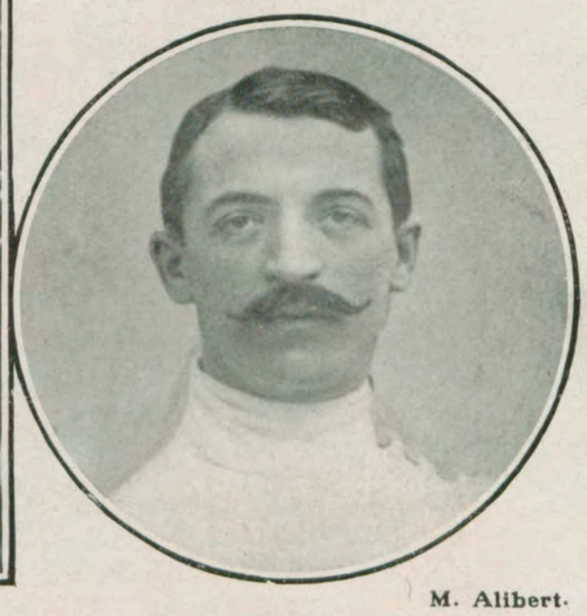
J. JOSEPH-RENAUD.

Le capitaine de La Falaise.

Le capitaine de La Falaise, vainqueur du Championnat International de Sabre, devant le lieutenant Perrodon.

Un assaut de gala.

Le jour de la clôture, devant le Président de la République, plusieurs assauts de gala furent organisés, qui mettaient aux prises les plus fines lames.



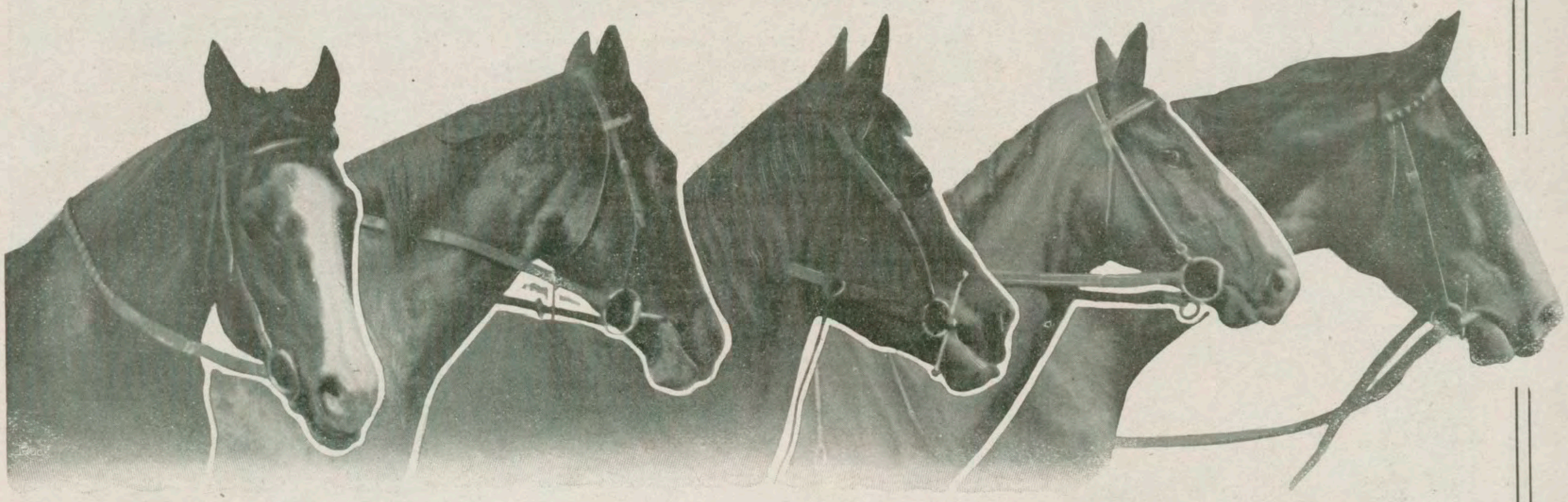
M. Alibert.

M. Alibert, malheureux dans le Championnat, prit sa revanche dans le match France-Belgique, où il ne reçut qu'une touche.

AVANT LE GRAND PRIX

Par RENÉ RIONDET

La tâche du pronostiqueur est particulièrement difficile pour le Grand Prix de cette année. La discussion des performances cède le pas aux impressions personnelles.



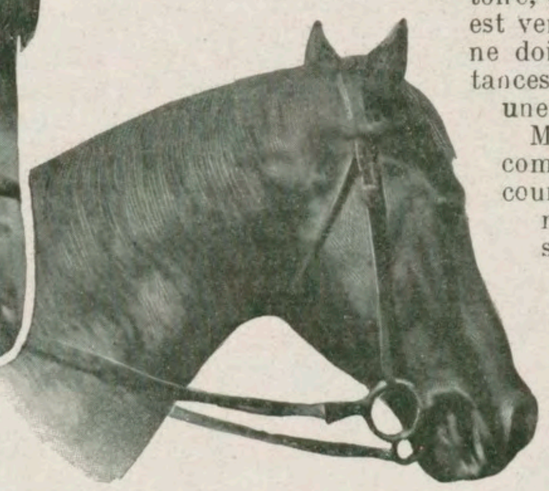
Valda — Faunillane — Amande — Sauge Pourprée — Médéah

Les concurrentes du Prix de Diane.

Dans cette épreuve, Médéah était première; Sauge Pourprée, seconde; Amande, troisième; Faunillane, cinquième, et Valda, sixième. Bien que la longue distance puisse avantager Amande ou Faunillane, Médéah et Sauge Pourprée, avec la monte d'O'Connor, conservent la meilleure chance.

Grill Room.

Grill Room, sans sa chute malencontreuse, aurait été près de gagner le Derby.



Jean de Nivelle.

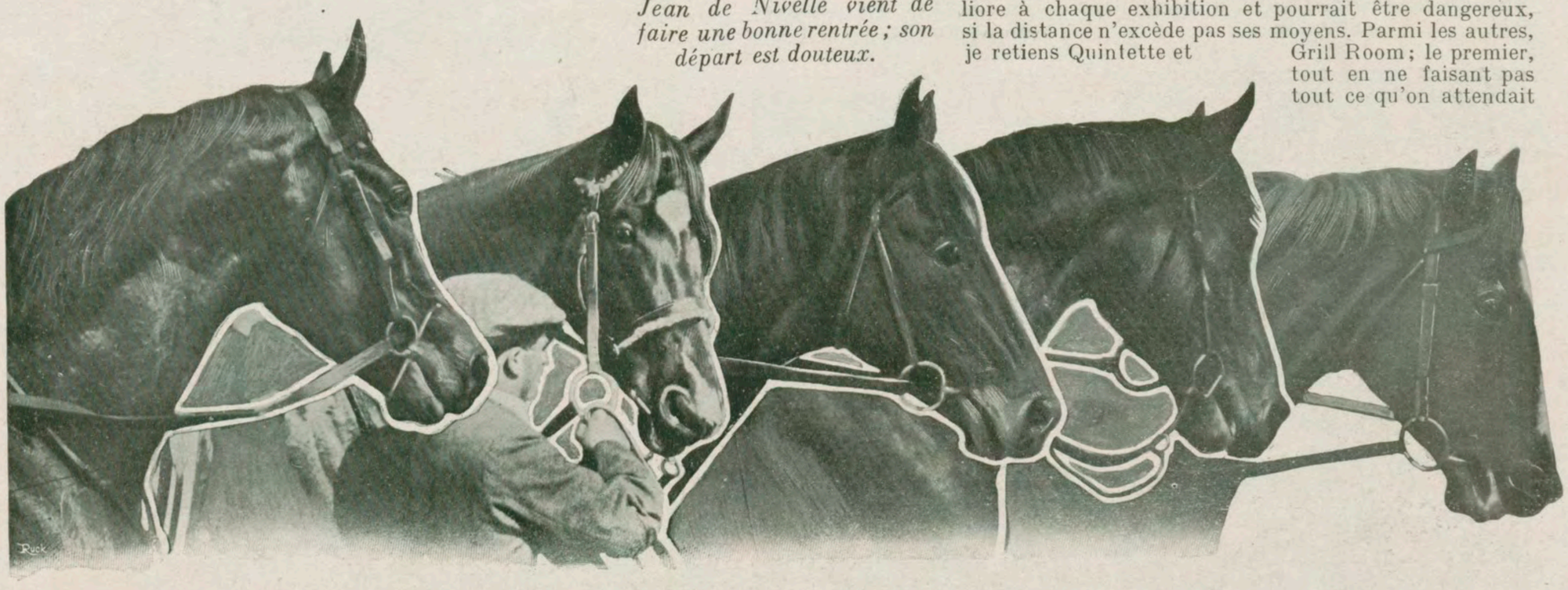
Jean de Nivelle vient de faire une bonne rentrée; son départ est douteux.

Le Grand Prix de 1908 sera le premier dont le vainqueur rapportera à son heureux propriétaire, outre le montant des entrées, l'allocation de 300.000 francs. Si l'on ajoute à cette innovation le fait que la plus grande incertitude règne encore sur la valeur exacte des représentants de la génération, il est facile de conclure que les partants seront nombreux sous les ordres du starter : la victoire, dans le Derby anglais, d'un concurrent à 100 contre 1, est venue d'ailleurs rappeler que les chances d'apparence minime ne doivent pas être dédaignées. Bref, cet ensemble de circonstances nous vaudra probablement une magnifique réunion et une brillante épreuve.

Mais tout cet éclat, dont nous devons nous féliciter, est compensé par l'obscurité qui entoure l'analyse technique de la course. Si l'on interroge le papier, il reste coi ou donne des réponses contradictoires. Le pronostiqueur est obligé de s'appuyer sur la base fragile de ses impressions personnelles : sa tâche est rendue bien délicate.

Sur les 585 chevaux inscrits dans le Grand Prix, le 18 septembre 1906, une centaine restent engagés à l'heure actuelle. Parmi ces derniers, on peut distinguer plusieurs lots.

Nous avons d'abord le lot des concurrents du Derby français : Quintette, Sea Sick, Northeast, Weber II, Holbein et Grill Room. Tous se sont bien comportés à Chantilly; cependant Northeast est celui dont la performance étonnante dénote le plus de progrès; il s'améliore à chaque exhibition et pourrait être dangereux, si la distance n'excède pas ses moyens. Parmi les autres, je retiens Quintette et Grill Room; le premier, tout en ne faisant pas tout ce qu'on attendait



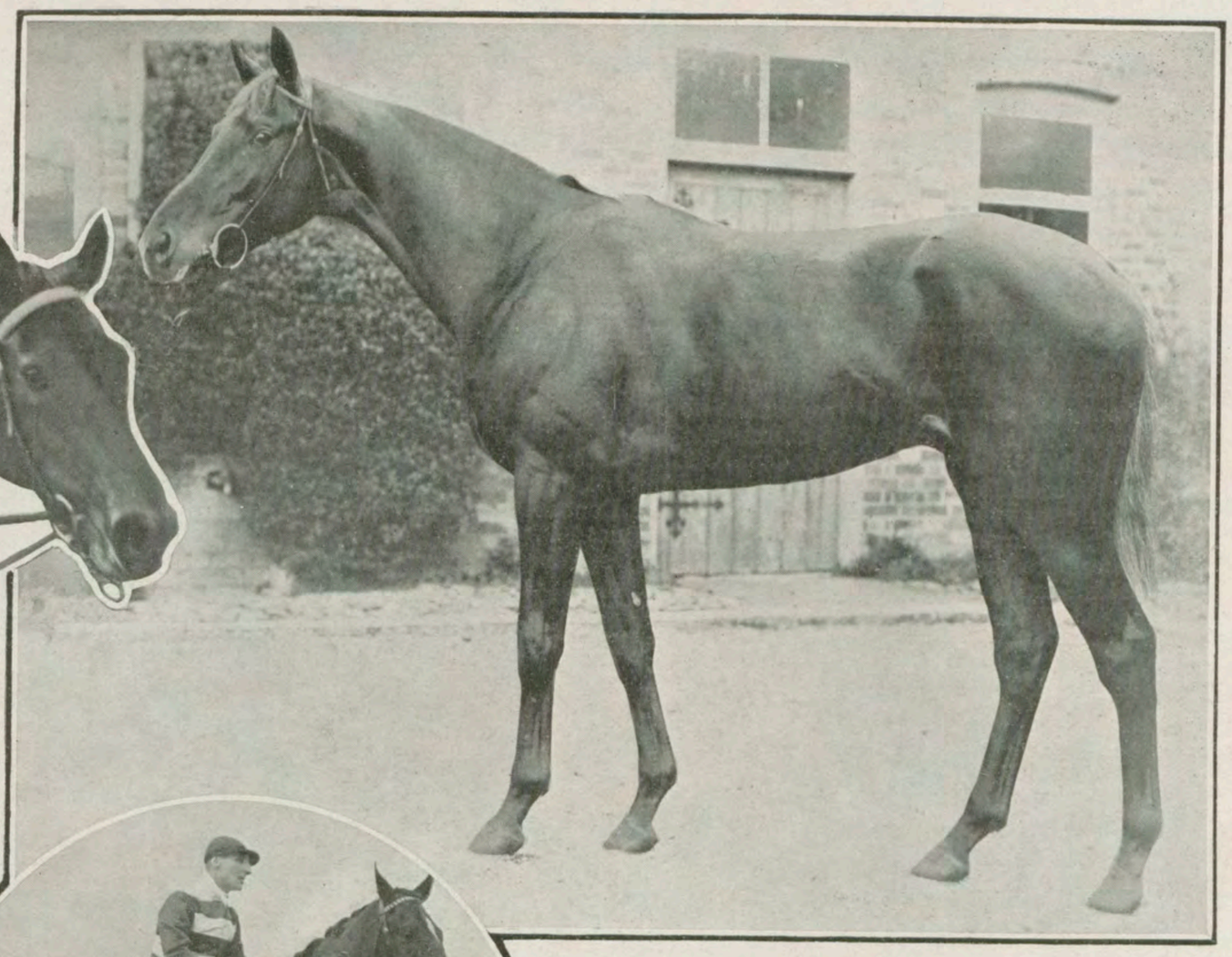
Holbein — Weber II — Northeast — Sea Sick — Quintette

Les concurrents du Derby.

Dans cette épreuve, Sea Sick et Quintette étaient premiers; Northeast, quatrième; Weber II, cinquième; Holbein, sixième. Malgré la faible distance qui séparait les concurrents à l'arrivée, Quintette semble apporter pour le Grand Prix la candidature la plus sérieuse.

Signorinetta.

Par Chaleureux et Signora, au chevalier Ginistrelli, vient de triompher dans le Derby et dans les Oaks. Sa venue aurait donné un intérêt particulier au Grand Prix.



Mountain Apple.

Par Persimmon et Ravensberg, à M. J. Buchanan, après une superbe carrière à deux ans, s'est placé quatrième dans le Derby, pour sa rentrée.

Sir Archibald.

Par Desmond et Arc Light, à M. A.-F. Basset, s'est placé second dans les Deux Mille Guinées et neuvième dans le Derby d'Epsom.

de lui, a prouvé son courage à la lutte; quant au second, il a eu le temps de nous montrer, avant sa chute, qu'il pouvait, à la fin d'une course sévèrement menée, placer sa pointe finale qui fait de lui un compétiteur excessivement redoutable.

Le lot des concurrentes du Prix de Diane pourrait être représenté par Médéah, Sauge Pourprée, Amande, Faunillane et Valda. La question est de savoir si les femelles ont gardé la suprématie qu'elles ont affirmée à deux ans. Médéah sera probablement au nombre des favoris; je serais cependant tenté de lui préférer Sauge Pourprée, qui sera montée, cette fois, par O'Connor, le seul jockey qui ait su jamais en tirer parti. Valda aura probablement le désavantage opposé.

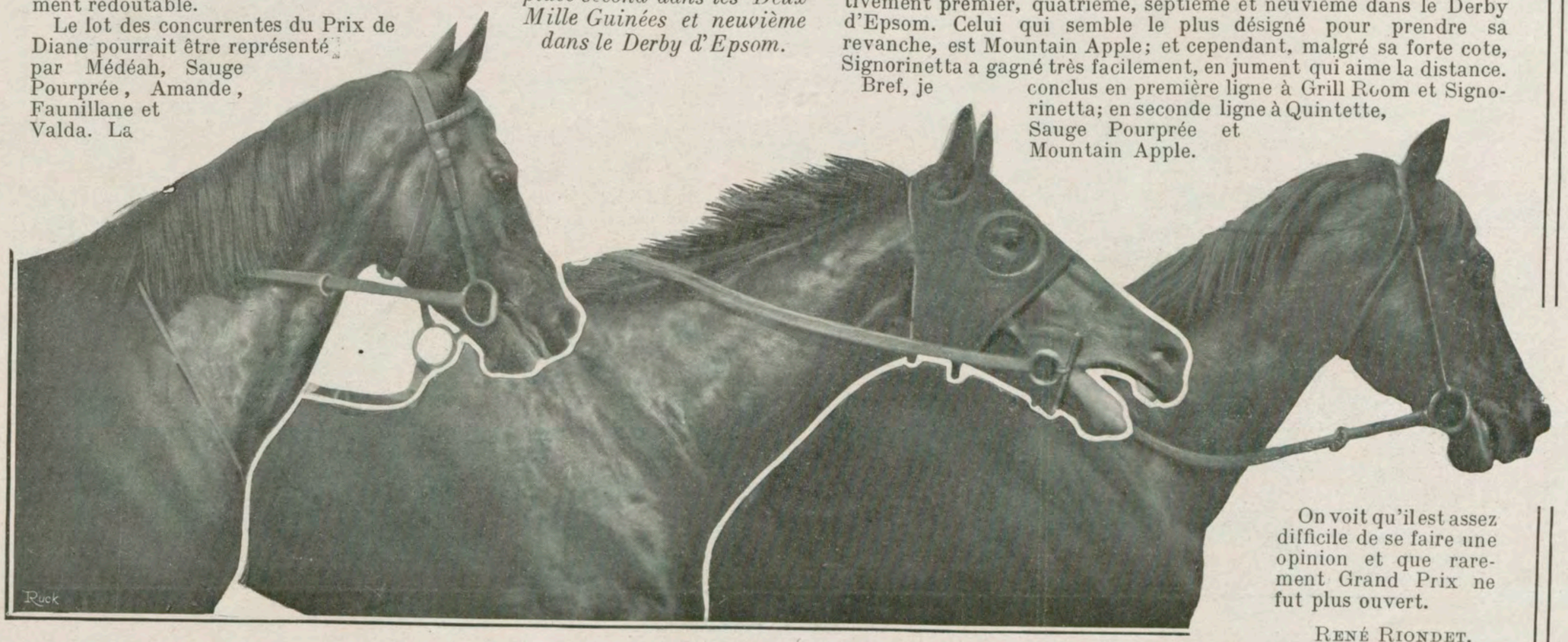
Parmi les autres engagés, on remarque Souvigny, que son aptitude sur la distance pourrait rendre dangereux; Sinaï, Lieutel ont quelques titres à invoquer; quant à Jean de Nivelle, il vient de faire une rentrée victorieuse.

L'élément étranger sera certainement représenté: un produit autrichien et l'anglais Saint Magnus sont déjà annoncés comme partants. Mais la course offrirait un intérêt capital si Signorinetta, Mountain Apple, Royal Realm ou Sir Archibald passaient le détroit. Ces concurrents possibles viennent de se placer respectivement premier, quatrième, septième et neuvième dans le Derby d'Epsom. Celui qui semble le plus désigné pour prendre sa revanche, est Mountain Apple; et cependant, malgré sa forte cote, Signorinetta a gagné très facilement, en jument qui aime la distance.

Bref, je conclus en première ligne à Grill Room et Signorinetta; en seconde ligne à Quintette, Sauge Pourprée et Mountain Apple.

On voit qu'il est assez difficile de se faire une opinion et que rarement Grand Prix ne fut plus ouvert.

René Riondet.



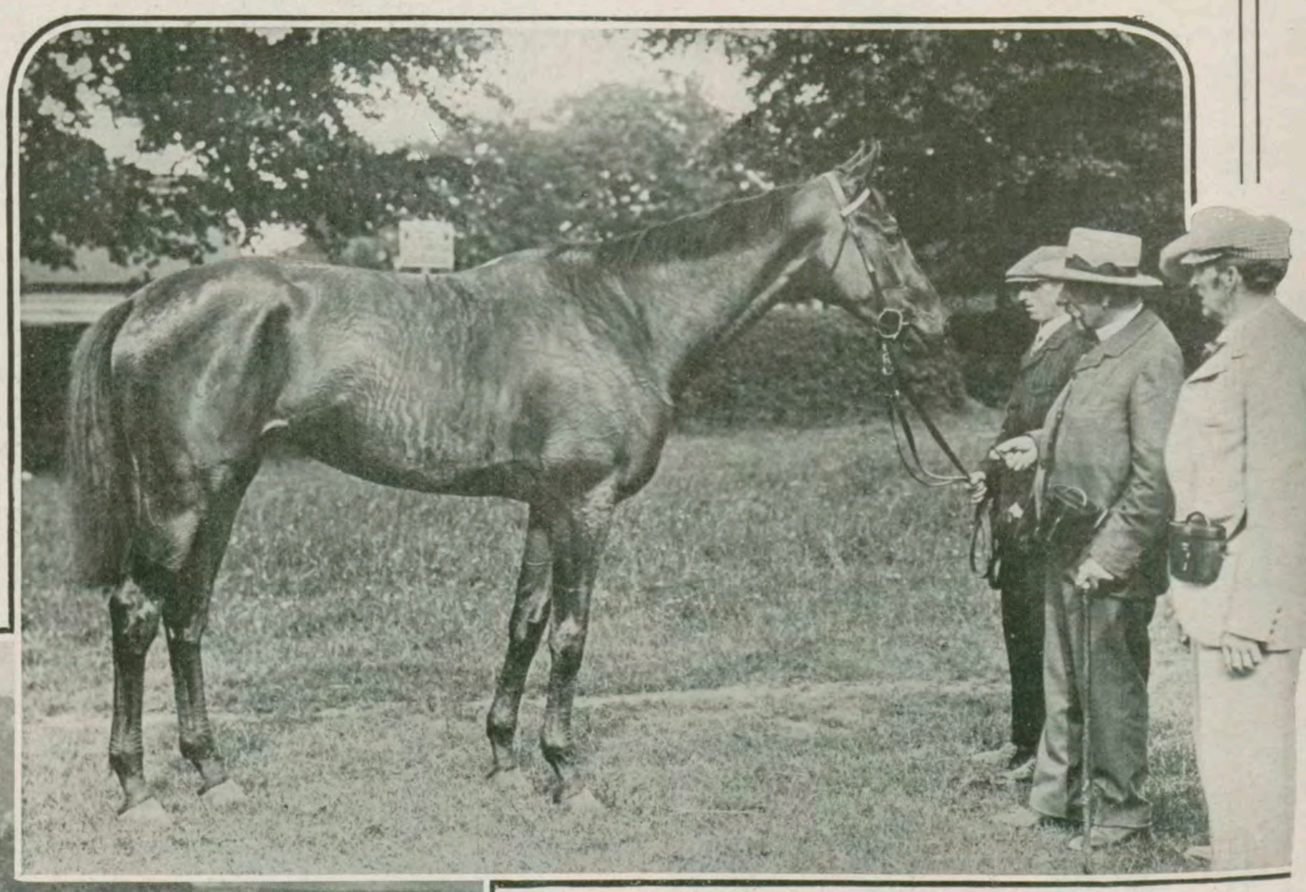
Lieutel **Souvigny** **Sinaï**

Ces trois concurrents ont quelques titres à invoquer. Lieutel a gagné le Prix Hocquart; Souvigny a remporté le Prix Noailles courageusement; quant à Sinaï, il s'est adjugé, sur les 3.000 mètres de la grande piste, le Prix Reiset, donnant ainsi des preuves de son aptitude sur la distance.

LE DERBY D'EPSOM

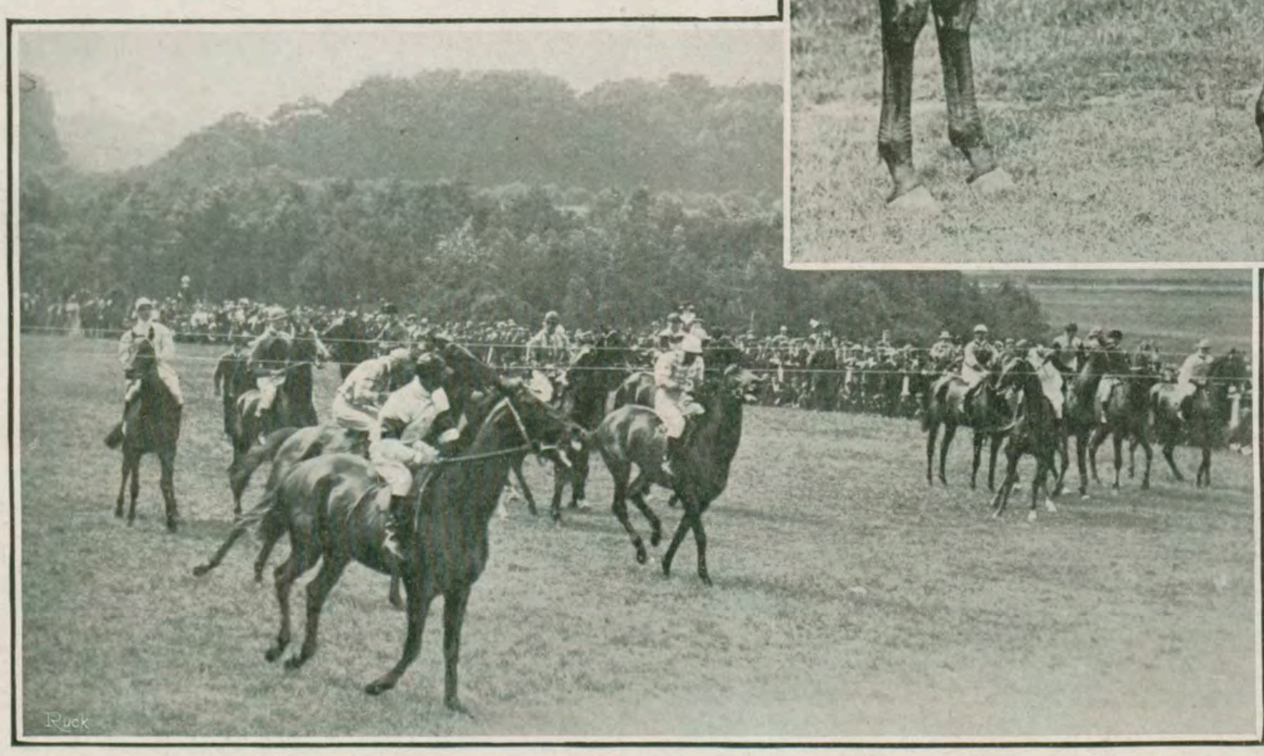
La victoire est revenue à un gros outsider, Signorinetta, qui se couvre de gloire, en remportant les Oaks, le surlendemain ✓ Sea Sick II se place sixième ✓ ✓ ✓ ✓ ✓

Nous nous sommes plaints, lorsque nous avons vu, dans notre Derby français, les deux favoris vainqueurs suivis de près, à l'arrivée, par des concurrents que nous estimions nettement inférieurs. Les Anglais ont vu, l'autre jour, plus fort que cela : le Derby d'Epsom a été remporté par un outsider à cent contre un ; le second était à quarante contre un, et le troisième à douze et demi contre un. Autre particularité remarquable : ce fameux outsider était une pouliche ; or, depuis 1780, date de la fondation du Derby, quatre pouliches seulement ont accompli cet exploit : Eleanor, en 1801 ; Blink Bonny, en 1857 ; Shotover, en 1882, et Signorinetta, en 1908. Cette dernière vient, d'ailleurs, en s'adjugeant les Oaks le surlendemain, de réussir le double event, imitant ainsi ses devanciers Eleanor et Blink Bonny.



Signorinetta.

Par Chaleureux et Signora, appartient au chevalier Ginistrelli, qui a été son éleveur et qui est son entraîneur. Cette pouliche vient de réussir le double event du Derby et des Oaks.



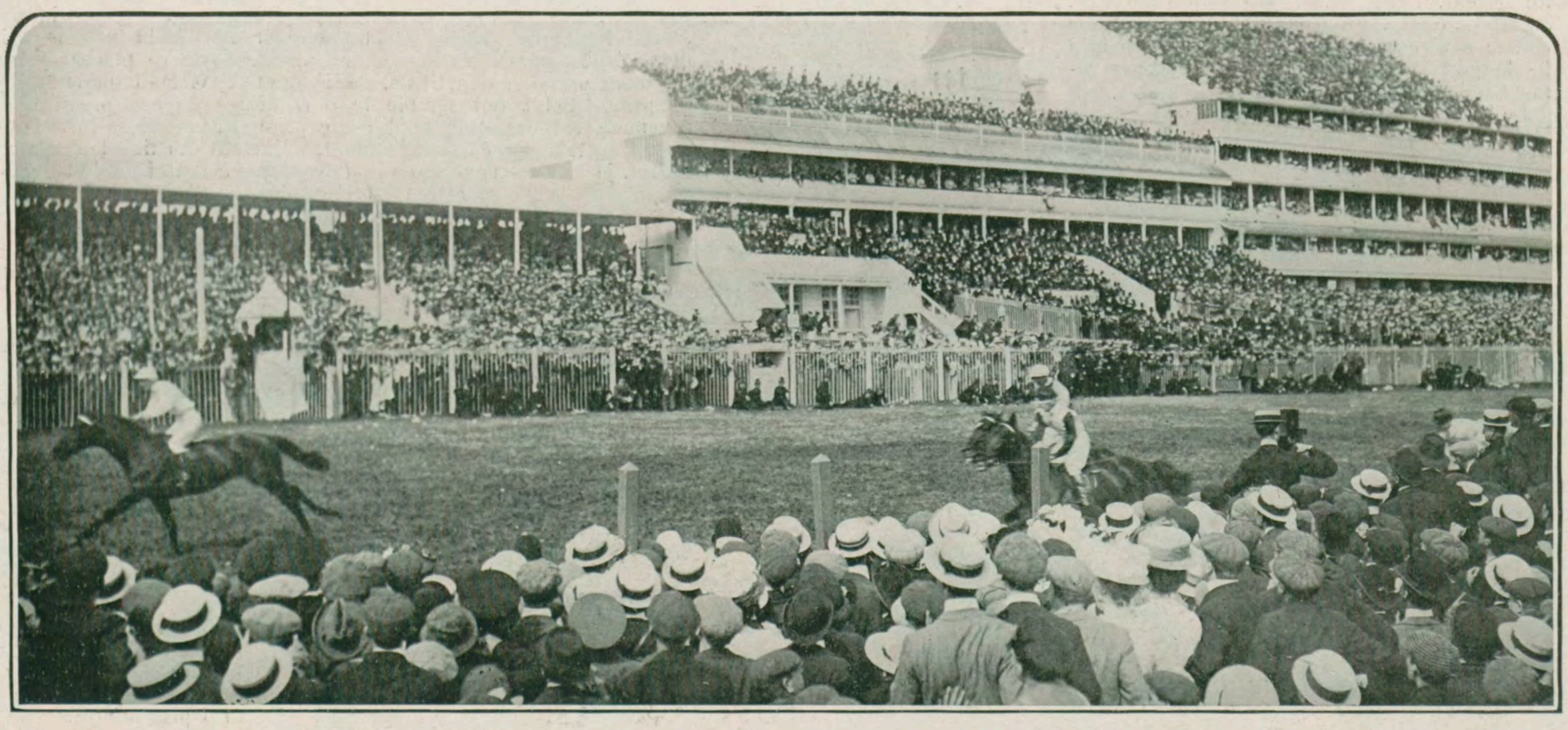
Le départ.

Le départ fut retardé par les incartades de Pom et de Vamose, le frère de Flying Fox; les rubans furent cassés deux fois par Vamose et par Azote. Finalement, le signal fut donné dans d'excellentes conditions; Vamose partit dernier, perdant ainsi le meilleur de sa chance.

Signorinetta a remporté la grande épreuve d'Epsom, très facilement, en jument de fond. Elle est fille de Chaleureux et de Signorina ; son père fait actuellement la monte en France, au haras de Jardy ; sa mère, Signorina, entra au haras en 1891.

Elle a donné, en tout, trois produits. En 1904, elle devait être présentée à Rock Sand ; mais, en apercevant Chaleureux, elle se mit à hennir ; son propriétaire, le chevalier Ginistrelli, pensa qu'il ne fallait pas négliger ce signe de préférence, et la fit couvrir par Chaleureux ; de là, naquit Signorinetta. Signorina avait déjà eu un produit en 1902 : Signorino, qui avait été troisième dans le Derby de 1905.

BOÏARD.



L'arrivée du Derby d'Epsom.

A mi-parcours, Mountain Apple prit la tête, devant Sir Archibald, White Eagle, Sea Sick II, Royal Realm, Signorinetta et Primer. Signorinetta commença son effort et, à 400 mètres du poteau, s'assura le commandement, devant Mountain Apple, Primer et Llangwm. Elle remporta une facile victoire, battant Primer de deux longueurs; Llangwm, qui finissait fort, se plaça troisième à une encolure.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.